Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 15 / 22. MÄRZ 2023

Formel 1: GP Saudi-Arabien

Pérez ärgert Verstappen

56 Seiten

Formel 2 in Jeddah

Boschung neuer Tabellenführer

Moto2-Interview: Lukas Tulovic

Gutes Gefühl beim letzten Test

Deutschland € 2,90
A € 3,30 · CH sfr 4,60
IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40

4 190525 902906 15

Sportwagen-WM: Sebring

Toyota-Konkurrenz schlägt sich selbst

Rallye-WM: Mexiko

Nächster Rekord für Teilzeitfahrer Ogier

Nürburgring Langstrecke

Auftakterfolg für belgisches BMW-Duo

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Red-Bull-Doppelsieg trotz Technik-Sorgen **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Jeddah **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Ferrari-Fortschritt und weitere Hintergründe **S. 10**
Formelsport Karten in der F2 in Jeddah neu gemischt **S. 13**
Historie Vergessene Rennstrecken: der alte Sachsenring **S. 14**
Sportwagen BMW-Sieg zum Auftakt der NLS-Saison **S. 16**
Sportwagen Porsche-Drama bei den 12h von Sebring **S. 18**
Sportwagen-WM Toyota feiert in Sebring den Doppelerfolg **S. 22**
Sportwagen GTWS-Finale und weitere aktuelle News **S. 26**
Rallye-WM Ogier feiert seinen siebten Mexiko-Triumph **S. 28**
Rallye WRC2 Mexiko, Hintergründe und aktuelle News **S. 32**
Tourenwagen NASCAR Atlanta, Supercars, DTM und TCR **S. 36**

Motorrad:

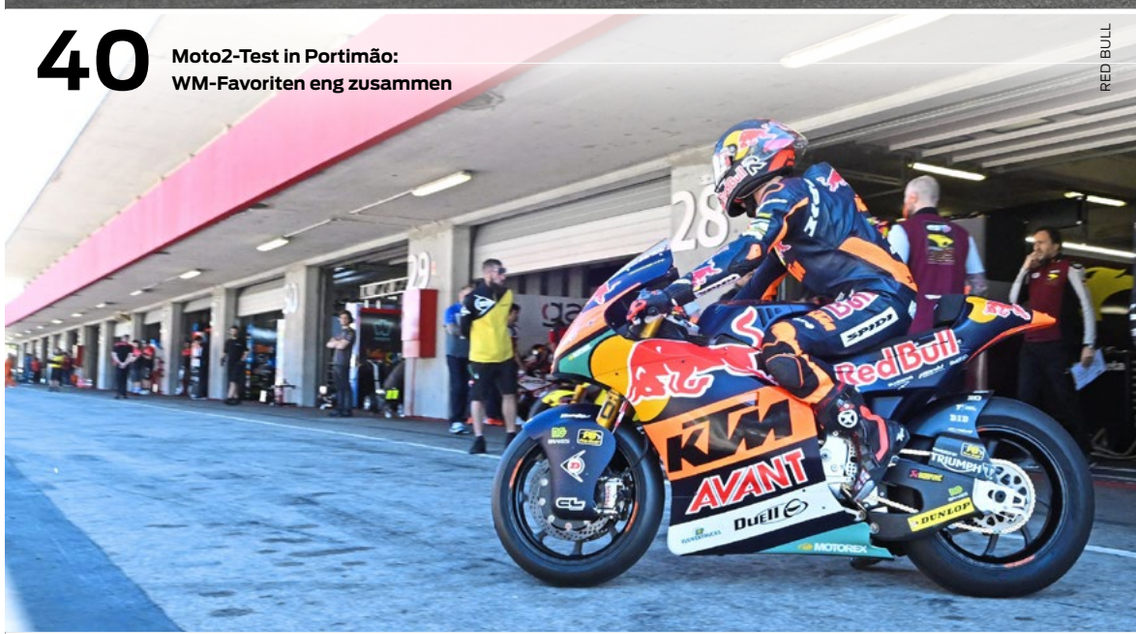
Motorrad-WM Interview mit Moto2-Pilot Lukas Tulovic **S. 38**
Moto2-WM Acosta bei letzten Testfahrten dominant **S. 40**
Motorrad-WM Moto3-Tests und weitere aktuelle News **S. 42**
Motorrad-WM Letzter Ausblick auf die neue Saison **S. 44**
Historie 1993: Debüt der schön schnellen Yamaha YZF 750 **S. 46**
Straßensport Aktuelles aus SBK-WM, EWC und Co. **S. 48**
Offroad SuperEnduro-WM Polen und US-Supercross Detroit **S. 49**
Offroad Eisspeedway-WM Inzell und aktuelle Nachrichten **S. 50**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 54**

MOTORSPORT IMAGES

13 Formel 2 in Saudi-Arabien: Mehr Spektakel als in der Formel 1



RED BULL

40 Moto2-Test in Portimão: WM-Favoriten eng zusammen

MOTORSPORT IMAGES

18 IMSA 12h-Rennen Sebring: Drama in den Schlussminuten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Die FIA blamiert sich weiter. Sie kennt ihre eigenen Regeln nicht, die obendrein oft zu kleinlich sind. So gab es in Jeddah in drei Stunden drei Drittplatzierte.

Wie peinlich war das? Beim GP Saudi-Arabien gab es innerhalb von drei Stunden drei Klassements. Auf dem Podium wurde Fernando Alonso als Dritter verkauft. Eine halbe Stunde später saß George Russell als Dritter in der Pressekonferenz und durfte erzählen, wie sich ein geschenkter dritter Platz anfühlt. Und wieder zwei Runden später machten die Sportkommissare eine zweite Kehrtwende und setzten Alonso wieder als Dritten ein.

Das FIA-Chaos aus dem Vorjahr geht nahtlos weiter. Es erinnert an den GP Monaco, als die Red-Bull-Piloten straffrei die weiße Linie an der Boxenausfahrt berühren durften, weil das Internationale Sportgesetz den Vorgaben der Rennleitung widersprach. Oder an den GP Singapur, als Sieger Sergio Pérez für das gleiche Vergehen zwei unterschiedliche Strafen bekam. Eine Verwarnung und eine Zeitstrafe.

Das Hin und Her in Jeddah hing damit zusammen, dass der Rennleitung der vermeintliche Regelverstoß von Aston Martin beim Absitzen von Alonsos Strafe nicht aufgefallen war. Erst als Mercedes Videomaterial lieferte, das zeigte, wie der hintere Wagenheber das Auto berührte, mussten die Sportkommissare handeln. Das passierte während der letzten Runden des Rennens. Für die Schiedsrichter erfüllte der Kontakt des Wagenhebers den Tatbestand „Arbeit am Auto“ vor Ablauf der Strafe. Sie beriefen sich darauf, dass sich die Teams auf diese Handhabe geeinigt hätten.

Aston Martin konnte das Gegenteil beweisen. Mehr noch: Es gab sieben vergleichbare Fälle, in denen nichts passiert war. So durfte Alonso nachträglich doch sein 100. Podium feiern. Das hätte man sich alles sparen können. Rennleitung und Sportkommissare kennen ihre eigenen Regeln nicht mehr. Das liegt auch daran, dass es zu viele gibt, und vor allem zu viele unnötige. Und die werden dann noch kleinlich ausgelegt. Ein Problem ist, dass sich die Parteien auf unterschiedliche Dokumente berufen. Das Internationale Sportgesetz, das FIA-Reglement, Abmachungen bei Treffen der Arbeitsgruppen und die Race Notes.

Der Amtsschimmel ging auch in Jeddah um. Fahrer wurden für das Überfahren einer Linie vor der Boxeneinfahrt bestraft, obwohl das keinerlei Vorteil brachte. Alonso kassierte wie Ocon in Bahrain eine Fünf-Sekunden-Strafe, weil er zu weit nach links versetzt in der Startbox stand. Das Berühren eines Werkzeuges mit dem Auto als „Arbeit“ zu interpretieren, geht auch zu weit. „Weder das eine noch das andere bringt einen Vorteil“, sagte selbst der kurzfristige Nutznießer Russell. Der Mercedes-Pilot mahnte an, bei so vielen Regeln Augenmaß zu bewahren: „Regeln sind da, um sie zu befolgen. Aber manchmal muss man den gesunden Menschenverstand einschalten. Was nutzt eine Strafe für etwas, das keinen Vorteil bringt?“ Ich finde: Die Regeln gehören entrümpelt. 107 Seiten sind eindeutig zu viel. Das muss mit der Hälfte gehen.

Michael Schmidt
Redakteur

50 **Eisspeedway-WM in Inzell: Spike-Spektakel vor ausverkauftem Haus**

SCHIFFNER

MSa-Paddock

KALT ERWISCHT IN SEBRING
Am Montag nach dem Sebring-Rennen testeten Toyota, Corvette und Ford für weitere drei Tage in Florida. Dabei fand auch der erste Rollout des brandneuen Mustang GT3 statt, siehe Bild.

HAT MAL JEMAND ’NE EIFELPLATTE?
MSa-Reporterin Bianca Leppert schaute sich beim NLS-Auftakt den neuen Ferrari 296 GT3 genauer an. Die berühmte Eifelplatte (Currywurst-Pommes) wäre der perfekte Snack auf dem Heckflügel gewesen.

PILGERN AUF DEM BLOCK-WEG
Unser MSa-Rallye-Reporter Reiner Kuhn pilgerte zum neuesten Wandgemälde im zum UNESCO Weltkulturerbe zählenden Tunnelsystem von Guanajuato. Es ist Driftlegende Ken Block gewidmet.

JE OLLER, DESTO DOLLER
Beim WM-Finale in Inzell traf MSa-Spike-Experte Thomas Schiffner eine lebende Ikone: Der zweifache Weltmeister Posa Serenius mischte mit 75 Jahren beim „Legendenrennen“ halb so alte Konkurrenz auf.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red-Bull-Stunk tr

Trotz Antriebswellen-Defekt bei Max Verstappen in der Qualifikation geriet der zweite Red-Bull-Doppelsieg der Saison nie in Gefahr. Fernando Alonso komplettierte erneut das Podium, musste nach dem Rennen aber um seinen 100. F1-Pokal zittern.

Von: **Tobias Grüner**

Warum ist Red Bull aktuell so überlegen?

Nach der Machtdemonstration in Bahrain hatte man gehofft, dass die Abstände beim zweiten Rennen schrumpfen würden. In Jeddah stehen die Piloten 83 Prozent der Runde auf dem Gas. Es gibt also nicht viele Kurven, in denen man Zeit gutmachen kann. Dazu sollte der glatte Asphalt dafür sorgen, dass Red Bull seinen Reifenvorteil nicht ausspielen kann.

Doch als Sergio Pérez und Max Verstappen im Rennen freie Fahrt hatten, zogen sie teilweise um eine Sekunde an der Spitze weg. Red Bull hatte sein Auto auf minimalen Luftwiderstand getrimmt. Und trotz hoher Topspeeds flog der RB19 auch schnell durch die Kurven. Die Konkurrenz ist sich sicher: Es muss einen Trick geben, der es Red Bull erlaubt, im Heck extrem tief zu fahren und so den Absaug-Effekt des Unterbodens zu verstärken.

Zehn Millimeter bedeuten hier drei Zehntel. Doch man muss sich diese zehn Millimeter auch leisten können. Die Schutzplanke unter dem Auto darf sich nicht mehr als einen Millimeter abnutzen. Der Unterboden darf sich nicht verbiegen. Die Federung darf nicht so hart sein, dass die Reifen den Kontakt zur Straße verlieren. Und der Druckausgleich an den Unterbodenkanten darf nicht so groß werden, dass Bouncing eintritt. Im Gegensatz zur Konkurrenz hat Red Bull all das im Griff.

Nur bei der Zuverlässigkeit hat das Wunderauto noch einen wunden Punkt. Am Jeddah-Wochenende wurde bei beiden Wagen das Getriebe gewechselt. Im Qualifying sorgte eine defekte rechte Antriebswelle für das frühzeitige Aus von Max Verstappen. Doch der Pace-Vorteil ist so groß, dass der auf Rang 15 gestartete Weltmeister schon nach 25 Runden auf Position 2 auftauchte – auch wenn das Safety-Car etwas dabei mithalf.

Warum gab es im Red-Bull-Lager schlechte Laune?

Im Rennen gab es zwischenzeitlich Stress am Red-Bull-Kommandostand. Verstappen wollte sich gerade auf die Jagd nach dem führenden Teamkollegen machen, als er plötzlich verdächtige Geräusche im Heck vernahm. „Wir haben zusammen mit den Kollegen in der Fabrik in Milton Keynes alle Daten gecheckt. Doch wir konnten nichts finden. Also haben wir beide wieder frei fahren lassen“, verriet Teamchef Christian Horner später. Ob es an dem Phantomproblem lag oder ob Pérez an der Spitze einfach nur zu stark war, blieb unklar. Näher als vier Sekunden kam Verstappen jedenfalls nie ran.

In der letzten Runde gab der Niederländer dann aber noch einmal Gas und sicherte sich den Bonuspunkt für die schnellste Runde. Das kam bei Pérez nicht gut an. „Mir wurde gesagt, dass ich die schnellste Runde habe und ich meine Pace halten soll. Vielleicht gab es da unterschiedliche Informationen.“ Verstappen ließ sich nicht einbremsen: „Wir haben zwar Zielzeiten bekommen. Uns wurde aber auch gesagt, dass wir frei Rennen fahren dürfen.“

Dann beklagte sich der Weltmeister auch noch einmal über den Quali-Defekt: „Ich bin überhaupt nicht happy. Ich bin ja nicht hier, um Zweiter zu werden. Wir Fahrer erwarten, dass die Technik gut vorbereitet ist, und dann geht es im Rennen nur noch um Schadensbegrenzung. Wenn man schon zwei schnelle Autos hat, dann müssen beide auch funktionieren.“ Sky-Experte Nico Rosberg konnte die harten Worte nicht nachvollziehen: „Das klang etwas undankbar. Er soll sich lieber freuen, dass sein Team ihm so ein überlegenes Auto hinstellt.“

XPB

Erst im Ziel wurde eine Strafe gegen Alonso für den Boxenstopp-Fehler in Runde 18 ausgesprochen. Sie wurde später wieder zurückgenommen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

otz Doppelsieg

Am Start hatte Alonso kurz die Führung übernommen. Doch schon in Runde 4 stellte Sergio Pérez die alte Reihenfolge wieder her

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Als Stroll ausrollte, wurde das Safety-Car vorschnell rausgeschickt. Nach der Neutralisation bekamen die Fans nicht mehr viel Action geboten

Warum bekam Alonso sein Podium doch noch zurück?

Nach der Pokalübergabe geriet der dritte Platz von Fernando Alonso plötzlich in Gefahr. Sein Aston Martin ragte am Start mit dem linken Vorderrad aus der Startbox. Dafür gab es eine Fünf-Sekunden-Strafe beim Boxenstopp. Nach Hinweisen anderer Teams erkannte die Rennleitung erst kurz vor der Zieldurchfahrt, dass der Mechaniker den hinteren Wagenheber zu früh ansetzte, was als verbotene „Arbeit am Auto“ ausgelegt wurde.

Alonso kassierte eine Zehn-Sekunden-Strafe und musste seinen Pokal an George Russell abgeben. „Wenn man mit einer Strafe bis nach der Podiumszeremonie wartet, dann stimmt irgendwas im System nicht“, klagte der Pilot. Außerdem sei ihm durch die späte Information die Chance genommen worden, die Strafe auf der Strecke rauszufahren. Es gab keine Untersuchung. Nichts. Hätte man mich informiert, dann hätte ich die Lücke auf elf Sekunden geöffnet.“

Aston Martin ging sofort zum Gegenangriff über. Das Team legte sieben Präzedenzfälle vor, bei denen Mechaniker in vergleichbaren Situationen ebenfalls das Auto berührten, ohne dass es eine Strafe gab. Um kurz nach ein Uhr nachts revidierten die Schiedsrichter schließlich ihr Urteil. Das bloße Ansetzen des Wagenhebers stelle nun doch keine Arbeit am Auto dar.

Warum war Ferrari nur vierte Kraft?

In Bahrain hatte Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur die Niederlage noch kleingeredet. Das Auto sei nicht so schlecht, wie es aussehe, wurde behauptet. Doch in Saudi-Arabien gab es nichts zu beschönigen. Carlos Sainz und Charles Leclerc rollten nur auf den Plätzen 6 und 7 über den Zielstrich. „Wir hatten heute nur das viertschnellste Auto“, gab Sainz zu. „Die Mercedes haben uns überrascht. Die waren klar schneller. Ich dachte vor dem Wochenende, dass wir unsere Probleme besser im Griff haben. Wir müssen jetzt wohl warten, bis Upgrades kommen.“

In der Qualifikation sah es zumindest bei Leclerc noch ordentlich aus. Nur anderthalb Zehntel fehlten auf die Pérez-Pole. Allerdings verzichtete der Mexikaner im Q3 auf seinen zweiten Schuss. Und Verstappen wurde frühzeitig von der Technik schachmatt gesetzt. Der wahre Rückstand wurde erst im Rennen sichtbar. Zu Beginn lief es für Leclerc auf den Softs noch ganz gut. Nach seiner Antriebsstrafe konnte er sich wie Verstappen Platz für Platz nach vorn arbeiten. Doch schon in den Runden 16 und 17 wurden die Ferrari an die Box zum Wechsel auf harte Reifen gerufen.

Im zweiten Stint ging dann nicht mehr viel. „Wir müssen es schaffen, das ganze Wochenende eine konstante Form zu finden“, kritisierte Vasseur. Dass Ferrari von der schwachen Pace auf den C2-Pirellis überrascht wurde, lag an der Vorbereitung. Aus Angst vor übermäßigem Verschleiß übten die Piloten im Training fast nur mit den weicheren Sorten.

Warum kam das Safety-Car auf die Bahn?

Neben der schlechten Pace beklagte man bei Ferrari auch das unglückliche Safety-Car-Timing. Als Bernd Mayländer wegen einer Panne bei Lance Stroll auf die Bahn geschickt wurde, hatte die Scuderia ihre Boxenstopps gerade absolviert. Hamilton und Verstappen konnten ihren Service zeitsparend in die Neutralisation setzen und damit an den roten Autos vorbeiziehen. Den Fans wurde damit ein Teil der Action geklaut. In der zweiten Rennhälfte nach dem Restart wurde kaum noch überholt.

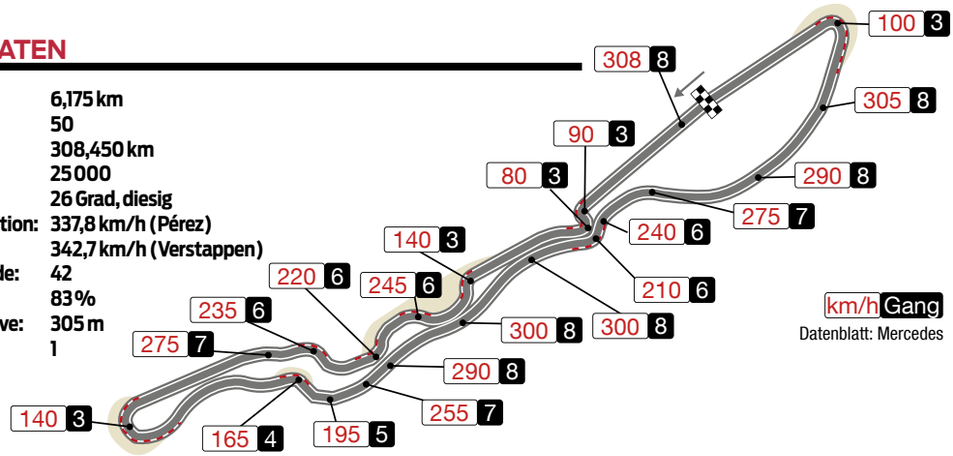
Im Fahrerlager stellte man sich nach dem Rennen die Frage, warum das Safety-Car überhaupt raus musste. Stroll hatte nach Anweisung seines Ingenieurs weit außen in Kurve 13 geparkt. Dort ging keine Gefahr von dem havarierten Auto aus. Doch das erkannte die Rennleitung leider zu spät. „Von den Kamera-Einstellungen, die uns zunächst zur Verfügung standen, blieb die exakte Position unklar“, ließ die FIA offiziell mitteilen. „Weil es die sicherste Option war, wurde das Safety-Car rausgeschickt.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP SAUDI-ARABIEN: 2. VON 23 LÄUFEN, 19. MÄRZ 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**6,175 km**
Runden:	**50**
Distanz:	**308,450 km**
Zuschauer:	**25 000**
Wetter:	**26 Grad, diesig**
Topspeed Qualifikation:	**337,8 km/h (Pérez)**
Topspeed Rennen:	**342,7 km/h (Verstappen)**
Gangwechsel/Runde:	**42**
Volllastanteil:	**83 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**305 m**
Führungswechsel:	**1**



Datenblatt: Mercedes

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	1	44
2.	Pérez	1	43
3.	Alonso		30
4.	Sainz		20
5.	Hamilton		20
6.	Russell		18
7.	Stroll		8
8.	Leclerc		6
9.	Bottas		4
10.	Ocon		4
11.	Gasly		4
12.	Magnussen		1
13.	Albon		1
14.	Tsunoda		0
15.	Hülkenberg		0
16.	Sargeant		0
17.	Zhou		0
18.	D Zhou e Vries		0
19.	Piastri		0
20.	Norris		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Pérez**	50/47[1)]	1:21.14,894 min = 227,783 km/h	1.32,188 min
2.	**Verstappen**	50	+ 5,355 s	1.31,906 min
3.	**Alonso**	50/3	+ 20,728 s	1.32,240 min
4.	**Russell**	50	+ 25,866 s	1.32,433 min
5.	**Hamilton**	50	+ 31,065 s	1.32,941 min
6.	**Sainz**	50	+ 35,876 s	1.32,822 min
7.	**Leclerc**	50	+ 43,162 s	1.33,056 min
8.	**Ocon**	50	+ 52,832 s	1.33,222 min
9.	**Gasly**	50	+ 54,747 s	1.33,392 min
10.	**Magnussen**	50	+ 1.04,826 min	1.33,374 min
11.	**Tsunoda**	50	+ 1.07,494 min	1.33,931 min
12.	**Hülkenberg**	50	+ 1.10,588 min	1.33,780 min
13.	**Zhou**	50	+ 1.16,060 min	1.33,894 min
14.	**De Vries**	50	+ 1.17,478 min	1.33,609 min
15.	**Piastri**	50	+ 1.25,021 min	1.34,287 min
16.	**Sargeant**	50	+ 1.26,293 min	1.34,469 min
17.	**Norris**	50	+ 1.26,445 min	1.34,122 min
18.	**Bottas**	49		1.34,384 min
19.	**Albon**	27	Bremse (P 15)	1.35,567 min
20.	**Stroll**	16	Auspuff (P 10)	1.35,140 min

1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Sergio Pérez, MEX	11
2	Fernando Alonso, E	14
3	George Russell, GB	63
4	Carlos Sainz, E	55
5	Lance Stroll, CAN	18
6	Esteban Ocon, F	31
7	Lewis Hamilton, GB	44
8	Oscar Piastri, AUS	81
9	Pierre Gasly, F	10
10	Nico Hülkenberg, D	27
11	Guanyu Zhou, CHN	24
12	Charles Leclerc, MC[1)]	16
13	Kevin Magnussen, DK	20
14	Valtteri Bottas, FIN	77
15	Max Verstappen, NL	1
16	Yuki Tsunoda, JAP	22
17	Alexander Albon, THA	23
18	Nyck de Vries, NL	21
19	Lando Norris, GB	4
20	Logan Sargeant, USA	2

Startnummer

1) +10 Plätze: Einbau 3. Elektronik-Steuerung

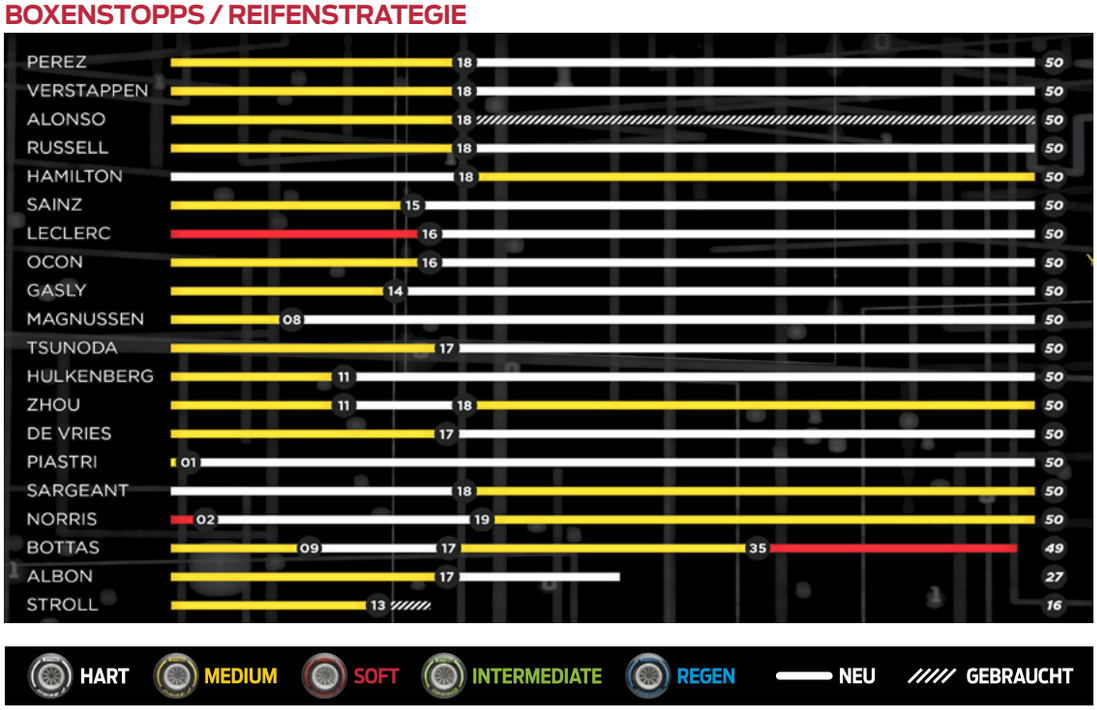
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	2	87
2.	Aston Martin		38
3.	Mercedes		38
4.	Ferrari		26
5.	Alpine		8
6.	Alfa Romeo		4
7.	Haas		1
8.	Williams		1
9.	Alpha Tauri		0
10.	McLaren		0

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	1:1
Hamilton – Russell	0:2
Leclerc – Sainz	2:0
Norris – Piastri	1:1
Gasly – Ocon	0:2
De Vries – Tsunoda	0:2
Alonso – Stroll	2:0
Albon – Sargeant	2:0
Bottas – Zhou	1:1
Hülkenberg – Magnussen	2:0

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

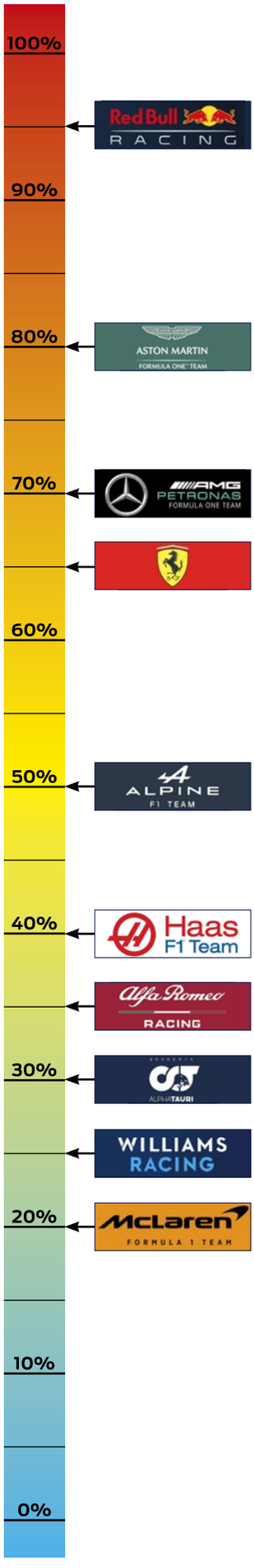
GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.29,617 min	18
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,483 s	20
3.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,698 s	22
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,960 s	20
5.	George Russell	Mercedes	+ 1,154 s	26
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,170 s	26
7.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,307 s	23
8.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,332 s	24
9.	Alexander Albon	Williams	+ 1,413 s	23
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,493 s	25
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,501 s	26
12.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,564 s	22
13.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,833 s	29
14.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,874 s	24
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,935 s	22
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,949 s	23
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,305 s	26
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,353 s	25
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,369 s	22
20.	Lando Norris	McLaren	+ 2,532 s	21

GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.29,603 min	29
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,208 s	26
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,299 s	26
4.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,436 s	27
5.	George Russell	Mercedes	+ 0,467 s	27
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,497 s	28
7.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,507 s	27
8.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,578 s	27
9.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,738 s	28
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,989 s	29
11.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,996 s	27
12.	Lando Norris	McLaren	+ 1,118 s	27
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,173 s	30
14.	Alexander Albon	Williams	+ 1,207 s	27
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,217 s	25
16.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,234 s	27
17.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,318 s	29
18.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,356 s	30
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,361 s	26
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,449 s	30

FORMBAROMETER



GP SAUDI-ARABIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.28,485 min	20
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,613 s	15
3.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,998 s	21
4.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,024 s	21
5.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,083 s	18
6.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 1,103 s	16
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,205 s	18
8.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,213 s	23
9.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,216 s	19
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,276 s	16
11.	George Russell	Mercedes	+ 1,326 s	19
12.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 1,432 s	21
13.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,448 s	19
14.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,468 s	19
15.	Alexander Albon	Williams	+ 1,498 s	18
16.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,550 s	18
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,646 s	15
18.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,832 s	20
19.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 2,312 s	20
20.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	keine Zeit	0

GP SAUDI-ARABIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Sergio Pérez	1.29,244	1.28,635	1.28,265
2.	Charles Leclerc	1.29,376	1.28,903	1.28,420
3.	Fernando Alonso	1.29,298	1.28,757	1.28,730
4.	George Russell	1.29,592	1.29,132	1.28,857
5.	Carlos Sainz	1.29,411	1.28,957	1.28,931
6.	Lance Stroll	1.29,335	1.28,962	1.28,945
7.	Esteban Ocon	1.29,707	1.29,255	1.29,078
8.	Lewis Hamilton	1.29,689	1.29,374	1.29,223
9.	Oscar Piastri	1.29,706	1.29,378	1.29,243
10.	Pierre Gasly	1.29,890	1.29,411	1.29,357
11.	Nico Hülkenberg	1.29,547	1.29,451	
12.	Guanyu Zhou	1.29,654	1.29,461	
13.	Kevin Magnussen	1.29,744	1.29,634	
14.	Valtteri Bottas	1.29,929	1.29,668	
15.	Max Verstappen	1.28,761	1.49,953	
16.	Yuki Tsunoda	1.29,939		
17.	Alexander Albon	1.29,994		
18.	Nyck de Vries	1.30,244		
19.	Lando Norris	1.30,447		
20.	Logan Sargeant	2.08,510		

STATISTIK DES WOCHENENDES

100

Es war der 358. Grand Prix seiner Laufbahn. Zum 100. Mal kletterte Fernando Alonso auf ein Formel-1-Podest. Dieses Mal fiel die Wartezeit kurz aus. Zwischen Bahrain und Saudi-Arabien lagen zwei Wochen. Davor hatte sich Alonso länger gedulden müssen. Zwischen Podest Nummer 99 und 98 lagen 470 Tage. Zwischen Ungarn 2014 und Katar 2021 waren es 2675 Tage. In der Bestenliste der Podestplätze ist Alonso Sechster hinter Lewis Hamilton (191), Michael Schumacher (155), Sebastian Vettel (122), Alain Prost (106) und Kimi Räikkönen (103).

Wieder auf dem Podest: Alonso lässt Aston Martin jubeln

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 9,50
Die gebrochene Antriebswelle in der Qualifikation machte Verstappen das Leben schwer. Er startete von Platz 15 und wurde noch Zweiter. Eigentlich Anlass für die Bestnote. Doch der Holländer reagierte unsouverän auf den Defekt .

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 8,50
Die zweitschnellste Qualifikationsrunde zeigt die Klasse von Leclerc. Ferrari ließ seine Piloten vorher nur Longruns üben. Auch im ersten Stint auf Soft-Reifen war Leclerc stark. Auf den harten Reifen verschwand er im Nirgendwo.

George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 10/10 – Ø 8,50
Viel mehr geht in einem Mercedes nicht! Russell ließ Hamilton am Samstag und Sonntag alt aussehen. Obwohl Hamilton im zweiten Stint die weicheren Reifen hatte, gab sich Russell keine Blöße. Und zeigte bei der Alonso-Strafe, dass er mitdenkt.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 6,00
Ocon rehabilitierte sich nach seinem pannenreichen Saisonstart. Er setzte sich klar gegen Gasly durch. Mit einem verbesserten Alpine kämpfte Ocon eine Weile mit den Mercedes und Ferrari. Auf den harten Reifen fehlte den pinken Autos der Speed.

Lando Norris – McLaren
Note: 04/10 – Ø 5,50
Da fährt schon der Frust mit. Der Mauerkontakt im Q1 darf nicht passieren. Das war der vorletzte Startplatz. Peinlich, wenn der junge Teamkollege bis ins Q3 fährt. Im Rennen traf Norris Trümmerteile und musste früh an die Box.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 6,00
In der Qualifikation kaufte ihm Zhou den Schneid ab. Kaum war das Rennen gestartet, lief gar nichts mehr für den Finnen. Bottas probierte alle drei Reifentypen und fand auf keiner Mischung Grip. Er kam folgerichtig als Letzter ins Ziel.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 9,50
Das darf einem Fahrer wie Alonso nicht passieren. Parkt links neben der Startbox. Alles andere war wie immer perfekt. Der zweite Startplatz, die drei Führungsrunden, das Reifenmanagement und der dritte Platz nur 21 Sekunden hinter Pérez.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 08/10 – Ø 7,00
In der Qualifikation haderte Magnussen mit dem Getriebe. Das verhinderte den Aufstieg ins Q3. Ein guter Start brachte den Dänen in die Nähe der Punkte-Ränge. Der Kampf um Platz 10 gegen Tsunoda ging über 30 Runden. Vorteil Magnussen.

Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,00
Wenn Franz Tost ein Lob ausspricht, dann ist das doppelt viel wert. Der Teamchef beschreibt Tsunoda als gereift und gefestigt. Und konstant schnell. Im Duell mit Magnussen gab sich der Japaner erst fünf Runden vor Schluss eine Blöße.

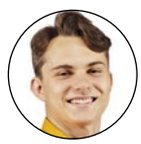
Alex Albon – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 7,00
In den freien Trainings sah Albon wie ein Punktekandidat aus. Doch in der Qualifikation verlor der Thailänder den Faden. Er verpasste den Aufstieg ins Q2 um sieben Hundertstel. Im Rennen versagte das Brake-by-Wire-System.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,50
Dieses Rennen musste Pérez gewinnen. Die Startaufstellung war wie ein Elfmeter vor einem leeren Tor. Pérez hielt dem Druck stand und hielt Verstappen trotz des Safety-Car-Geschenks auf Distanz. Eine reife Leistung.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 6,50
Sainz ist in dieser Saison noch nicht angekommen. Wieder war er im Qualifying deutlich langsamer als Leclerc. Im Rennen profitierte er von der Startplatzstrafe seines Teamkollegen. Gegen Stroll und die Mercedes sah der Spanier alt aus.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 06/10 – Ø 7,00
Der Ex-Champion ist von der Rolle. Es nagt an ihm, dass er momentan nicht siegfähig ist. Wieder einmal wählte er das falsche Setup und verlor auf Russell vier Zehntel. Im Rennen war er gleich schnell, kam aber nicht vorbei.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,50
Zweites Rennen für Alpine, zum zweiten Mal WM-Punkte. Doch wieder wurde die Qualifikation zur Zitterpartie. Gasly kam mit Mühe ins Q3 und verlor dann drei Zehntel auf Ocon. Im Rennen hielt der Neuzugang allerdings Sichtkontakt.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,00
Q3 in dem peinlich schlechten McLaren im erst zweiten Einsatz ist ein Ausrufezeichen. Dumm gelaufen, dass sich Piastri in der Startrunde an Gasly den halben Flügel abfährt. Immerhin schaffte er es noch auf Platz 15.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,00
Zhou schwimmt sich frei. Der Chinese war in Jeddah der starke Mann im Team. Zhou qualifizierte sich vor Bottas und machte im ersten Stint eine starke Figur am Rande der Top Ten. Der Wechsel auf Medium-Reifen verpuffte im DRS-Zug.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 9,00
Hätte Stroll nicht in Kurve 22 einen Fehler gemacht, wäre er aus der ersten Reihe gestartet. In der Startrunde ließ er in Kurve 13 außen herum Sainz aussteigen. Stroll lag komfortabel vor den Mercedes und Ferrari, als der Auspuff streikte.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,50
Auch für Hülkenberg lag Q3 drin. Eine aberkannte Rundenzeit erhöhte den Druck. So blieben 0,15 Sekunden in der Zielkurve liegen. Das Rennen lief besser als in Bahrain. Doch Magnussen gewann das Duell mit dem besseren Reifenmanagement.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 5,50
Das war schon besser als in Bahrain. Obwohl De Vries beim dritten Training wegen eines Motorwechsels zuschauen musste. Da durfte man in der Qualifikation nicht viel erwarten. Im Rennen setzte er sich gegen Zhou, Piastri und Sargeant durch.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 7,00
Sargeant hatte den Speed für das Q2. Nach einer gestrichenen Runde setzte er alles auf eine Karte und drehte sich. Im Rennen hielt der US-Boy lange gut mit Hülkenberg und Zhou mit. Dann ging der Grip verloren. Der Abstieg endete auf Platz 16.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

VERSTAPPEN VERSPÄTET

Max Verstappen reiste mit einem Tag Verspätung nach Saudi-Arabien. Ein Magen-Darm-Virus hatte den Weltmeister für eine halbe Woche flachgelegt. Mit Erlaubnis der FIA durfte er deshalb den Medien-Tag schwänzen.

PÉREZ STÜRMT DIE CHARTS

Der mexikanische Musiker Jary Franco hat ein Lied über Sergio Pérez geschrieben. Der Song mit dem Namen „De 0 A 100 Checo Pérez" stürmt gerade die Charts in ganz Mittelamerika. „Das ist schon ein cooles Gefühl", erklärte Pérez in Jeddah. Nur der Nachwuchs scheint nicht so begeistert: „Ich frage meine Kinder jeden Morgen im Auto, welches Lied sie auf dem Weg zur Schule hören wollen, aber sie suchen sich immer andere Songs aus."

KEIN ZUGANG FÜR HÜLK

Als Nico Hülkenberg am Donnerstag seinen Streckenrundgang antreten wollte, wurde er von Ordnern aufgehalten. Der US-Rapper Will.I.Am drehte am späten Nachmittag ein Musikvideo auf der Piste, weshalb der Zugang gesperrt wurde. „Ich habe mir dann ein paar Aufnahmen der Safety-Car-Proberunden angeschaut, um einen Eindruck zu gewinnen", erklärte Hülkenberg.

HAMILTON-KRITIK

Lewis Hamilton ist nicht begeistert darüber, dass die Formel 1 ein Mal im Jahr nach Saudi-Arabien reist. Während seine Kollegen die Sicherheitsanstrengungen der Veranstalter lobten, gab es vom siebenfachen Champion Kritik: „Wenn ein Sport in Länder mit Menschenrechtsproblemen reist, wie es hier der Fall ist, dann muss man versuchen, positiv Einfluss zu nehmen. Ich finde, da müsste mehr passieren." Auf die Frage, ob er auch mit einem Boykott geliebäugelt habe, antwortete Hamilton: „Die Formel 1 würde hier auch ohne mich fahren."

WILHELM

Hamilton ist kein Fan von Jeddah

EINEN METER LÄNGER

Die Rennstrecke von Jeddah ist um einen Meter auf 6,175 Kilometer gewachsen. Schuld ist der Umbau der Kurven 22 und 23. Die gefährlichste Stelle des Kurses wurde entschärft, sie ist jetzt 30 bis 50 km/h langsamer.

EINPARK-FEHLER

Esteban Ocon hat erklärt, was beim Start in Bahrain schiefgelaufen war. In einem Gespräch mit den FIA-Schiedsrichtern wurde der Alpine-Pilot darüber informiert, dass er in seiner Grid-Box nicht zu weit vorne, sondern zu weit rechts eingeparkt hatte. Als Folge kassierte er eine Fünf-Sekunden-Strafe. „Die Sicht aus dem Cockpit ist sehr schlecht", verteidigte sich der Pilot. „Solch ein Fehler darf mir aber in Zukunft nicht noch einmal passieren."

KEIN SANKTIONS-VERSTOSS

Haas Automotion wehrt sich gegen Vorwürfe einer US-Reportage-Sendung, in der behauptet wird, das Unternehmen habe Sanktionen gegen Russland gebrochen. Der Vorwurf lautet, dass 18 CNC-Maschinen an den Aggressor im Ukraine-Krieg geliefert wurden. Die US-Firma stellt klar, dass die Geräte schon vor Kriegsausbruch nach Russland verschickt wurden, dass es seit dem Sanktionsbeginn am 3. März 2022 keine Lieferungen mehr gab und dass der Kontakt zum russischen Vertriebspartner frühzeitig abgebrochen wurde.

XPB

Haas wehrt sich gegen Vorwürfe

KOMMENTAR

Alpha Tauri ist Red Bulls Sorgenkind. Das Juniorteam aus Faenza beendete die Saison 2022 als Neunter. Nach den ersten zwei Rennen in diesem Jahr steckt Alpha Tauri schon wieder tief im Tabellenkeller. Red-Bull-Berater Helmut Marko nennt das B-Team sportlich wie wirtschaftlich einen Sanierungsfall. Teamchef Franz Tost ist genauso enttäuscht. Er geht jetzt auf die Ingenieure los: „Ich traue ihnen und ihren Daten nicht mehr. Sie haben mir von tollen Fortschritten und einem guten Auto erzählt, und dann waren wir in Bahrain nirgendwo. Ab sofort will ich Rundenzeiten sehen. Das ist die einzige Währung, die zählt." Diese Wutrede hätten 70 Prozent seiner Kollegen halten können. Bis auf Red Bull, Aston Martin und Alpine haben alle auf die eine oder andere Art enttäuscht. Und ich möchte wetten, dass die Ingenieure in all diesen Teams vielversprechende Daten präsentiert haben. Bis sie auf der Rennstrecke gemerkt haben, dass die Wirklichkeit anders tickt als der Windkanal oder die Simulationsprogramme. Oder dass andere einen besseren Job gemacht haben. Jetzt ist guter Rat teuer. Viele beruhigen sich damit, dass Aston Martin in kurzer Zeit einen Quantensprung geschafft hat. Doch Aston Martin hat die Arbeit auch mit einem weißen Blatt und einem neu formierten Designteam aufgenommen. Bei Alpha Tauri muss man sich fragen, warum nicht mehr Synergien mit Red Bull genutzt werden. Das Heck der beiden Autos ist zwar mechanisch identisch, doch an der Vorderachse geht das Schwesterteam eigene Wege. Und die Geometrie dort bestimmt die Gewichtsverteilung und die Aerodynamik für den Rest des Fahrzeugs. In diesem Bereich liegt eines der vielen Geheimnisse des überragenden RB19. Auch beim Fahrwerk scheint der Red Bull das Nonplusultra zu sein. Es wäre ein Teil, das man übernehmen darf. Sind die Alpha-Tauri-Ingenieure zu stolz, oder gibt Red Bull seine Matchwinner nicht frei? Die Frage muss sich auch das Topmanagement stellen. ■

XPB

Alpha Tauri findet ohne Red-Bull-Hilfe wohl nicht in die Erfolgsspur

Michael Schmidt
Redakteur

Zu wenig Red Bull im Alpha Tauri? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Vorwärts zurück

Ferrari will beim zweiten Rennen einen Fortschritt erkannt haben. Doch im Ergebnis ging es zurück. Aus Angst vor einem weiteren Reifendebakel unterschätzte Ferrari den vermeintlich problemlosen harten Reifen.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari sucht den Weg aus der Krise. Das Vorhaben war auf einem guten Weg, bis im zweiten Stint die harten Reifen ans Auto kamen. Ab da spielten Charles Leclerc und Carlos Sainz keine Rolle mehr. Sie kamen 35 Sekunden hinter dem Sieger ins Ziel. Und viel schlimmer noch: auch hinter Mercedes und Aston Martin. „Wir dürfen uns nicht selbst Bullshit erzählen", forderte Teamchef Frédéric Vasseur von seinen Ingenieuren. „Das Potenzial ist da. Wir müssen nur erkennen, was wir falsch machen." Er predigt weiter, dass der SF-23 gute Gene hat. Dass man nur das Optimum herausholen müsse. Und dass es keinen Grund gibt, am Konzept zu zweifeln.

Gehen wir Ferraris tiefen Fall chronologisch an. Vor einem Jahr hatte Ferrari das beste Auto. Der F1-75 präsentierte sich aerodynamisch stabil und mechanisch gesund. Hoher Reifenverschleiß war noch kein Thema. Mitten in der Saison aber gingen all die guten Eigenschaften verloren. Red Bull zog davon, Mercedes holte auf und Ferrari stagnierte.

Im Rückblick muss man sagen, dass der Ferrari zu Beginn der Groundeffect-Epoche das beste vieler unvollkommener Autos war. Deshalb fielen seine Fehler erst auf, als die Konkurrenz ihre ausbaute oder wenigstens zurückdrängte. Red Bull das hohe Gewicht und das schmale Arbeitsfenster des Autos. Mercedes das Bouncing und das unberechenbare Fahrverhalten. Ferrari geriet in Hektik, besserte nach und handelte sich neue Probleme ein. Die Aerodynamiker fanden

> „Uns fehlt Performance. Deshalb müssen wir versuchen, das Beste aus dem herauszuholen, was wir haben – und schneller entwickeln als Red Bull."
>
> Frédéric Vasseur

zwar mehr Abtrieb, in der Spitze vielleicht sogar mehr als jeder andere, aber zu dem Preis, dass er schwankte und den Fahrern das Vertrauen raubte, das sie zu Saisonbeginn noch hatten.

Leclerc und Sainz mussten im Rennen mehr Gas geben, um Red Bull einzuholen und Mercedes abzuwehren. Das stresste im Zusammenspiel mit dem zunehmend launischeren Auto immer mehr die Reifen. Die Motormisere verschärfte die Krise, die immer erst am Sonntag sichtbar wurde. Bei der Jagd nach den Startplätzen überdeckte der Extra-Grip frischer Reifen viele der Defizite.

Angst um den Motor

Ferrari hat aus seinen Fehlern nicht viel gelernt. Das Auto ist immer noch schwer zu fahren, sobald die Haftung der Gummis nachlässt. Es strapaziert immer noch die Reifen. Und der Antrieb scheint immer noch nicht sattelfest. Jetzt ist der Verbrenner gesund, aber der Elektro-Part spinnt. Leclerc brauchte in Jeddah schon die dritte Leistungselektronik, die zweite Batterie, die zweite MGU-H und kassierte dafür bereits die erste Startplatzstrafe. Zur Sicherheit wurden an beiden Autos auch noch die Motoren getauscht.

Die Angst vor der starken Reifenabnutzung und weiteren Antriebsproblemen ist so groß, dass sie das ganze Trainingsprogramm diktiert. Ferrari richtet seine Vorbereitung ausschließlich auf das Rennen aus und ließ seine Piloten über 138 Runden in den freien Trainingssitzungen nur Dauerläufe fahren und möglichst viele fri-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In Saudi-Arabien hatte Ferrari nur das viertschnellste Auto. Die Pace auf den harten Reifen war besonders schwach

WILHELM

sche Reifensätze für den Sonntag sparen. Rundenzeiten und Platzierung sind völlig egal.

Die Rennsimulationen am Freitagabend führten zur Erkenntnis, das man mit der reifenschonendsten Fahrzeugabstimmung immer noch von Red Bull verprügelt wird, aber wenigstens auf dem Niveau von Aston Martin und Mercedes liegt. „Wir haben im Reifenmanagement Fortschritte gemacht“, lobte Leclerc, warnte aber gleichzeitig: „Red Bull fährt auf einem anderen Planeten.“ Ferrari kümmerte sich jedoch so sehr um die kritischen Reifenmischungen, dass man den harten Sohlen zu wenig Beachtung schenkte. Sonst hätte man schon vor dem Rennen gemerkt, dass die zwar halten aber mit dem gewählten Setup nicht den nötigen Grip aufbauten.

Die Sorge um den Antrieb schränkte Ferrari in der Vorbereitung weiter ein. Bis zur Qualifikation dürfen die Motoren nur im Schongang STRAT 3 betrieben werden. Jeweils eine Runde pro Training ist STRAT 2 erlaubt, eine Annäherung dessen, was die Piloten in der Qualifikation und im Rennen erwartet. STRAT-1-Power bringt auf dem Papier rund sechs Zehntel gegenüber STRAT 2 und mehr als eine Sekunde gegenüber STRAT 3. Für die Kundenteams gilt die gleiche Ansage.

Leclerc, Sainz und ihre Kollegen von Alfa Sauber und Haas werden im Kampf um die besten Startplätze mit einem Auto konfrontiert, das sie in dieser Konfiguration vorher nie gefahren sind. Das kann dann dazu führen, dass man den Grip unterschätzt oder Bremspunkte verpasst. Sainz verlor zwei der fünf Zehntel auf Leclerc in den ersten beiden Kurven. Dann war auch das Selbstvertrauen für den Rest der Runde weg. Sainz vermutet den Fehler im Anfahren der Reifen für die schnelle Runde. Das wurde vorher nie richtig geübt.

Gibt es ein Köpferollen?

Die Niederlage von Bahrain ließ Maranello wie ein Tollhaus erscheinen. Die Trennung von Chefdesigner David Sanchez löste in den Medien wilde Personaldebatten aus, die von Heckenschützen aus den eigenen Reihen befeuert wurden. Es wurde weiteres Köpferollen angekündigt und von Krisentreffen zwischen John Elkann und Leclerc berichtet. Der Fahrer wehrte sich: „Es gab dieses Treffen nicht. 90 Prozent der Gerüchte sind erfunden.“

Vasseur will nicht ausschließen, dass es zu weiteren Personalrochaden kommt, weil das in einer großen Firma völlig normal sei. Er beteuert aber, dass keine Schlüsselfiguren betroffen seien. Auch nicht Sportdirektor Laurent Mekies, der angeblich weg will, aber nicht darf. „Er ist eine der Stützen des Teams.“

Der neue Capo hat schon zu Beginn seiner Amtszeit alle Hände voll zu tun, interne Minenfelder trockenzulegen, die Emotionen über den misslungenen Saisonstart unter Kontrolle zu halten und seinem Team ein wenig populäres aber notwendiges Sanierungsprogramm zu verordnen. Einen Rückstand holt man nicht mit Showrunden am Samstag auf, sondern durch konsequentes Abarbeiten aller Defizite. Und das ist bei Ferrari immer besonders schwer, weil dieses Team mehr als jedes andere unter dem Brennglas arbeiten muss.

Nach 15 Jahren ohne WM-Titel dürsten die Tifosi nach Erfolg. Sie verlangen das Unmögliche. Red Bull spielt in einer eigenen Liga. „Wir müssen uns auf uns selbst konzentrieren statt Energie darauf zu verwenden, herauszufinden, was sie so schnell macht“, predigt Vasseur. Noch herrscht nach seinen Worten keine Panik. Die Ingenieure sind überzeugt, dass sie die Lücke schließen können, wenn es ihnen in einem ersten Schritt gelingt, das Potenzial des Pakets immer optimal abzurufen, und in einem zweiten, das Auto mit Upgrades schneller zu machen. ■

FERRARI

Unter Beobachtung: Vasseur muss Fans und Konzernführung beruhigen

FERRARI

Angst-Programm: Im Training wird mit wenig Power und Soft-Reifen geübt

FERRARI

Kritische Töne: Leclerc und Sainz verlieren langsam die Geduld

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Hamilton bleibt treu

Lewis Hamilton schreibt den WM-Titel schon ab. Trotzdem glaubt er weiter an sein Team und schwört Mercedes in schweren Zeiten ewige Treue.

Von: **Michael Schmidt**

Für Lewis Hamilton ist der WM-Zug praktisch schon abgefahren. „Im Rennen sind die Red Bull eineinhalb Sekunden pro Runde schneller als wir. So ein dominantes Auto habe ich in der Formel 1 noch nie gesehen." Er fürchtet: „Sie müssen noch gar nicht mal alles zeigen, was sie können."

In Jeddah kämpfte der 38-jährige Engländer mit dem Setup. Er fühle sich nicht wohl im Auto, gab Hamilton zu Protokoll. Seine Ziele hat er längst der neuen Situation angepasst: „Ich lenke meine Energie jetzt auf ein anderes Ziel um. Und das ist, das Team dabei zu unterstützen, dass wir gemeinsam unsere Probleme lösen." Hamilton sieht nur einen Weg: „Wir brauchen mutige Entscheidungen und radikale Schritte. Ich hoffe, dass wir dann später in der Saison in der Lage sein werden, die Lücke zu schließen. Für den WM-Kampf wird es aber wahrscheinlich zu spät sein." Der Schock sitzt aktuell tief, und doch schwört Hamilton Mercedes ewige Treue: „Dieses Team kann nicht einfach vergessen haben, wie man schnelle Autos baut. Mercedes ist meine Familie. Ich gehe nirgendwo anders hin." ■

WILHELM

Lewis Hamilton denkt langfristig. Der WM-Titel ist jetzt schon vom Tisch

Formel 1

Überholen schwieriger

Die Formel 1 sollte sich Sorgen machen. Im Jahr zwei der Groundeffect-Autos ist das Überholen wieder schwieriger geworden. Das liegt daran, dass die Ingenieure immer mehr Outwash-Elemente einführen.

Von: **Michael Schmidt**

Der Plan der Formel 1 schien aufzugehen. Im ersten Jahr der Groundeffect-Autos wurde mehr überholt, und es war wieder möglich, dichter auf den Vordermann aufzufahren. Die Qualität der Zweikämpfe stieg. Nach zwei Rennen in dieser Saison ist die Entwicklung allerdings wieder rückläufig. In Bahrain sank die Zahl der Überholmanöver von 67 auf 30, in Saudi-Arabien von 38 auf 33. Dabei gingen ein Großteil der Positionswechsel auf das Konto von Max Verstappen und Charles Leclerc, die weit hinten gestartet waren. Aber auch sie taten sich schwer, durchs Feld zu kommen.

Die meiste Zeit des Rennens kreisten die Fahrer im Zwei-Sekunden-Abstand um den Kurs von Jeddah. Sie klagten über starke Turbulenzen, die in dem engen Betonkanal die gleiche Wirkung hatten wie Rückenwind. „Es war unheimlich schwer, am Vordermann dranzubleiben", berichtete Verstappen. Das alte Lied also. Die Gründe sind noch nicht ganz erforscht. Einer könnte darin liegen, dass die Ingenieure immer mehr Outwash-Elemente an ihren Autos anbringen. Am Frontflügel, an den Eingängen in die Venturi-Kanäle und am Unterboden. Das Reglement erlaubt offenbar doch noch zu viele Freiheiten. Outwash drückt schlechte Luft nach außen, die sich dann hinter dem Auto trifft. Die neue Unterboden-Regel mit den hochgezogenen Kanten könnte das Problem verschärfen. ■

XPB

Nur Verstappen und Leclerc sorgten zu Beginn etwas für Überhol-Action

NACHRICHTEN

GP ÖSTERREICH BIS 2027

Der Red Bull Ring bleibt im Kalender der Formel 1. Der Vertrag wurde um vier Jahre bis 2027 verlängert. Bei der 35. Ausgabe des GP Österreich 2022 feierte die Rennstrecke in der Steiermark mit 303 000 Besuchern einen neuen Zuschauerrekord. Wer noch Tickets für den nächsten Auftritt der Formel 1 am 2. Juli erwerben will, kann sie unter www.redbullring.com bestellen.

WILLIAMS-REFORMATION

Williams baut sein Team Schritt für Schritt um. Dem neuen Teamchef James Vowles folgt jetzt Frédéric Brousseau als neuer Betriebsleiter in der Fabrik in Grove. Brousseau arbeitete vorher beim US-Triebwerkshersteller Pratt & Whitney.

FUSSGÄNGER-SCHUTZ

Aus Sicherheitsgründen haben die F1-Verantwortlichen die Benutzung von Fahrrädern und Elektro-Rollern beim Streckenrundgang verboten. Nur Fußgänger sind noch erlaubt. Hobby-Biker Charles Leclerc zeigte sich enttäuscht: „Dann werde ich mir die Strecke in Zukunft wohl nicht mehr anschauen."

NEUER JUNIOR-COACH

Der ehemalige Formel-1-Pilot Jérôme D'Ambrosio wurde vom Mercedes-Werksteam als Betreuer für das eigene Nachwuchsprogramm angestellt. Diese Aufgabe hatte zuvor James Vowles innegehabt, der in der Winterpause zu Williams wechselte.

MERCEDES BAUT UM

Toto Wolff hat bestätigt, dass Mercedes auf ein anderes Aerodynamik-Konzept umschwenken wird. „Wir machen aktuell riesige Fortschritte im Windkanal." Dass das Auto eine Red-Bull-Kopie werden könnte, stört den Teamchef nicht. „Es kann von mir aus auch wie ein englischer Doppeldecker aussehen. Hauptsache, es ist schnell."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neues Spiel, neues Glück

Théo Pourchaire entschuldigte sich nach dem Crash im Sprint bei Oliver Bearman

MOTORSPORT IMAGES

Beim zweiten Wochenende der Formel-2-Saison in Saudi-Arabien wurde das Klassement ordentlich durchgemischt. Die Bahrain-Sieger konnten in Jeddah nicht glänzen.

Von: **Tobias Grüner**

Der Druck in der Formel 2 ist in diesem Jahr so hoch wie lange nicht. Viele erfahrene Piloten sind mit dem Ziel in die Saison gestartet, Meister zu werden. Doch nach dem zweiten Wochenende hat sich noch kein klarer Favorit herauskristallisiert. Théo Pourchaire, der in Bahrain groß aufgegeigt hatte, ging am Ende leer aus. Stattdessen sah es nach dem Qualifying zunächst noch nach einem Durchmarsch von Victor Martins aus. Der Alpine-Junior schnappte sich die Pole mit sagenhaften 0,744 Sekunden Vorsprung vor Oli Bearman.

Pourchaire mit Doppel-Null

Beim Sprint am Samstag wurde die Startreihenfolge der ersten zehn wie immer umgedreht. Dadurch stand Jak Crawford ganz vorn. Der US-Amerikaner gewann zwar den Start, musste aber in Runde 2 zunächst Ayumu Iwasa, drei Runden später dann auch Ralph Boschung passieren lassen. Martins konnte sich in den ersten Runden bis auf Rang 6 nach vorn schieben, wurde in Runde 7 aber von seinem ART-Kollegen Pourchaire attackiert. Der Franzose übertrieb es bei seinem Angriff in Kurve 1 jedoch etwas und krachte dem davor liegenden Bearman in die Seite. Für beide war das Rennen damit beendet. Pourchaire kassierte noch eine Startplatzstrafe (+5) für das Hauptrennen. Nach der anschließenden Safety-Car-Phase fuhr Iwasa das Rennen von der Spitze locker nach Hause. Dahinter schob sich Martins noch bis auf Rang 2 nach vorn. Jehan Daruvala ging ebenfalls an Boschung vorbei und übernahm den dritten Podiumsplatz.

Nach seiner Aufholjagd von Startplatz 10 bis auf Rang 2 erwarteten alle Experten im Hauptrennen eine Martins-Show. Doch am Start verlor der amtierende Formel-3-Champion direkt eine Position an Bearman. Erst mit der zweiten Attacke in Runde 11 gelang es Martins, die alte Reihenfolge wieder herzustellen. Beim Angriff in Kurve 1 geriet Bearman so aus dem Tritt, dass auch noch Frederik Vesti durchrutschte, der sich in der Anfangsphase vom sechsten Startplatz schnell nach vorn gearbeitet hatte. Bearman fiel nach einem Dreher in Runde 17 noch weiter zurück. Nur einen Umlauf später drehte sich auch der führende Martins, wodurch der ART-Pilot das Rennen ganz aufgeben musste. Vesti ließ sich nicht lange bitten und staubte den Sieg ab. Dahinter gab Jack Doohan auf Rang 2 ein erstes Lebenszeichen in dieser Saison ab. Den dritten Pokal holte sich wie schon am Vortag Daruvala ab.

Ralph Boschung hatte mit seinem vierten Platz im Sprint zum ersten Mal in sieben Formel-2-Jahren die Führung im Gesamtklassement übernommen. Obwohl der Schweizer am Sonntag auf Platz 19 leer ausging, konnte er den Spitzenplatz verteidigen. Pourchaire, der nur einen Punkt weniger auf dem Konto hat, sammelte auf Rang 13 nämlich auch nichts Zählbares. Direkt dahinter liegen nun aber schon Iwasa und Vesti. In zwei Wochen geht der Spaß für die Junioren in die dritte Runde. Dann reist die Formel 2 erstmals nach Melbourne. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	42.51,514 min
2.	Victor Martins	+ 0,700 s
3.	Jehan Daruvala	+ 1,186 s
4.	Ralph Boschung	+ 1,979 s
5.	Kush Maini	+ 2,544 s
6.	Frederik Vesti	+ 2,940 s
7.	Jack Doohan	+ 3,380 s
8.	Dennis Hauger	+ 4,555 s
9.	Jak Crawford	+ 4,578 s
10.	Roy Nissany	+ 6,412 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	50.45,587 min
2.	Jack Doohan	+ 3,959 s
3.	Jehan Daruvala	+ 7,546 s
4.	Ayumu Iwasa	+ 11,379 s
5.	Dennis Hauger	+ 11,712 s
6.	Richard Verschoor	+ 14,014 s
7.	Enzo Fittipaldi	+ 14,220 s
8.	Arthur Leclerc	+ 17,012 s
9.	Isack Hadjar	+ 21,646 s
10.	Oliver Bearman	+ 23,910 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Ralph Boschung	33
2.	Théo Pourchaire	32
3.	Ayumu Iwasa	31
4.	Frederik Vesti	28
5.	Jehan Daruvala	24

XPB

Ayumu Iwasa: Sieg im Sprint, Vierter im Hauptrennen

MOTORSPORT IMAGES

Frederik Vesti: Am Sonntag platzte endlich der Knoten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sachsenring

Der vergessene Ring

Der Sachsenring ist die Heimat des Grand Prix von Deutschland für Motorräder. Vor der modernen Strecke gab es einen 8,6 Kilometer langen Straßenkurs. Eine Hochgeschwindigkeitspiste mit einer Ortsdurchfahrt.

Von: **Michael Schmidt**

Der Sachsenring ist eine Rennstrecke mit Historie. Das sieht man der 3,671 Kilometer langen Strecke gar nicht an, wenn man sich der Motorsport-Arena 20 Kilometer westlich von Chemnitz nähert. Sie sieht eher so aus, als wäre sie eine dieser vielen modernen Rennstrecken, die in den letzten 30 Jahren die alten Schauplätze verdrängt haben.

Kompakt, mit viel Auslauf und einer modernen Boxenanlage ist der Sachsenring die Anlaufstelle für Motorradfans. Seit 1998 findet auf der hügeligen Achterbahn mit ihren zwölf Kurven der Große Preis von Deutschland für Motorräder statt. Zwischen 1996 und 2001 war die DTM, seit 2007 ist das ADAC GT Masters in Sachsen zu Hause.

Eine Natur-Rennbahn

Nur wenige Besucher machen sich die Mühe, nach den Spuren der alten Rennstrecke zu graben. Dabei ist das in diesem Fall nicht besonders schwer, denn der alte Sachsenring führte wie das alte Spa, der Bremgartenring oder die Targa Florio über öffentliche Straßen, die zum Großteil noch heute vorhanden sind.

Geboren wurden Motorsportveranstaltungen auf den 8,618 Kilometern südlich der A4 von Gera nach Chemnitz schon 1927, damals noch unter der Bezeichnung Badberger Viereckrennen. Erst zehn Jahre später bekam das Viereck den Namen Sachsenring. Der Kurs blieb bis zu seiner Schließung 1990 weitgehend unverändert. Erst im letzten Jahr baute man am Ortseingang von Hohenstein-Ernstthal eine Schikane ein. Auch auf dem ehemaligen Ring waren die Motorräder die Stars. Es gab aber auch Rennen der Formel Junior und Formel 3 sowie für Tourenwagen.

SACHSENRING

Die Motorradrennen waren ein Zuschauermagnet. 1950 kamen 450 000

Die alte Zielgerade lag im Bereich der neuen. Von ihr ist heute nichts mehr zu sehen. Das erste Stück historischer Asphalt findet sich hinter der Mauer, die den neuen Kurs im Bereich der Sachsenkurve abschirmt. Das war bis vor 30 Jahren noch alles grünes Land. Inzwischen hat sich Hohenstein-Ernstthal bis an die Streckenumrandung gefressen. Die Kurven in der Stadtpassage waren verdammt schnell und führten bis zur Badberg-Kurve hinab, die dann in einem scharfen Linksknick in einen steilen Anstieg übergeht.

Ab dem Ortseingang wird es wieder ernsthaft schnell. Der Verlauf mit seinen sanften Bögen rauf und runter erinnert an Spa. Auch die Durchschnittsgeschwindigkeiten. Rekordhalter Peter Rubatto schaffte mit einer Bimota einen Schnitt von 181 km/h.

Entgleiste Rennautos oder Motorräder landeten in Bäumen, Hecken, Telefonmasten oder Gräben. Leitplanken hatten Seltenheitswert. Strohballen waren oft die letzte Instanz. Einen guten Eindruck von der alten Strecke

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die alte Strecke führt auf die neue zu. Im Bereich der Tribünen lag die frühere Zielkurve

MSA

vermitteln exzellente Aufnahmen des DDR-Fernsehens vom Formel-Easter-1300-Lauf im Jahr 1986. Einfach https://www.youtube.com/watch?v=V99Yj2Frlp8 eingeben und altes Sachsenring-Feeling genießen.

Mutkurven wie in Spa

Die MTS-Kurve vorbei an einem Tümpel nimmt es durchaus mit der Stavelot-Kurve von Spa auf. Von dort geht es an der Autobahn immer Vollgas entlang, bis die Jugendkurve den Höllenrhythmus unterbricht. Die Linkskurve führt das Asphaltband wieder zurück über Start und Ziel. Drei Kilometer lang schlängelt sich die Strecke durch Wald und Wiesen und fällt kurz vor der Queckenberg-Kurve in ein tiefes Loch, um aus der Kompression himmelwärts auf die ehemalige Zielkurve zuzuführen.

Beim Wandeln auf alten Spuren wundert man sich nicht, dass der Sachsenring zu den gefährlichsten Strecken seiner Zeit zählte. Als es 1928 im zweiten Jahr zu 41 Unfällen kam, musste das Rennen erst einmal wieder sechs Jahre lang pausieren. Drei tödliche Unfälle 1990 waren der Sargnagel für das alte Monster. Insgesamt 20 Rennfahrer verloren auf dem Straßenkurs ihr Leben, 17 davon auf dem Motorrad. Prominentestes Opfer war der Brite Bill Ivy, der 1969 auf der Anfahrt zur Badberg-Kurve stürzte. Ivy hatte sich gerade auch auf vier Rädern einen Namen gemacht.

Zu viel Westen für die DDR

Drei Jahre nach seinem Todessturz brach der internationale Motorradzirkus seine Zelte ab. Von 1961 bis 1972 fand am Sachsenring der Grand Prix der DDR statt. Den Parteigenossen missfiel jedoch, dass heimische Fahrer und Motorräder gegen die westliche Technik und ihre Teilnehmer keine Chancen hatten. Außerdem ließ es sich nicht vermeiden, dass man bei deutschen Siegern die deutsche Nationalhymne spielen musste, so wie 1971, als Dieter Braun das Rennen der 250er-Klasse gewann. Ab 1973 waren folgerichtig nur noch Starter aus Ländern jenseits des Eisernen Vorhangs erlaubt. Die Veranstaltung fand weiter regelmäßig statt. Mit Motorrädern, Tourenwagen und Formel-Autos der Klassen Formel E1300 und E1600. ■

DIE SIEGER

Motorräder

1961	Gary Hocking	MV Agusta*
1962	Mike Hailwood	MV Agusta*
1963	Mike Hailwood	MV Agusta*
1964	Mike Hailwood	MV Agusta*
1965	Mike Hailwood	MV Agusta*
1966	Frantisek Stastný	Jawa*
1967	Giacomo Agostini	MV Agusta*
1968	Giacomo Agostini	MV Agusta*
1969	Giacomo Agostini	MV Agusta*
1970	Giacomo Agostini	MV Agusta*
1971	Giacomo Agostini	MV Agusta*
1972	Giacomo Agostini	MV Agusta*

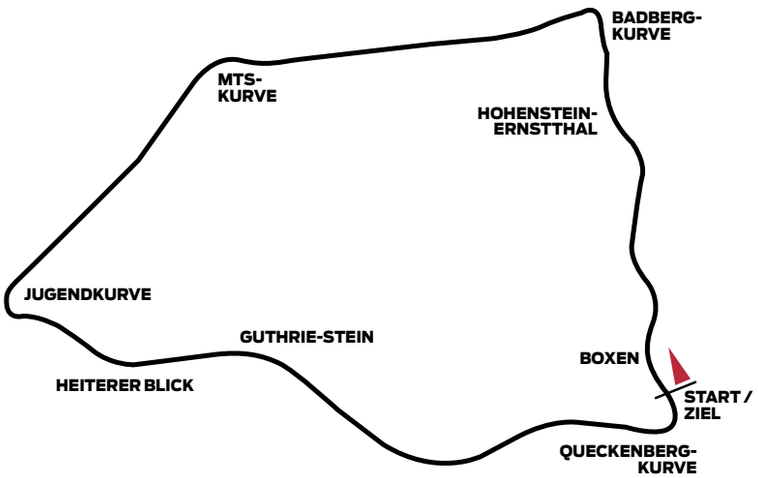
* 500 ccm

Formel 3

1964	Max Byczkowski	Melkus-Wartburg
1965	Charles Crichton-Stuart	Brabham-Ford
1966	Kurt Ahrens	Brabham-Ford

Rekord:

Motorrad: 2,51,2 min = 181,220 km/h (Peter Rubatto, Bimota-Yamaha, 1990)
Formel 3: 3.12,2 min = 161,344 km/h (Kurt Ahrens, Brabham BT18-Ford, 1966)



STRECKENDATEN

Lage:	20 km, westlich von Chemnitz
Länge:	8,618 km (1927–1990), 3,517 km (1996–1997), 3,508 km (1998–2000), 3,704 km (2001–2002), 3,671 km (2003–heute)
Breite:	8,0 m
Rechtskurven:	6
Linkskurven:	9
Schnellster Teil:	ca. 300 km/h
Langsamster Teil:	ca. 50 km/h

MSA

MTS-Kurve: Die schnellen Kurven erinnern an Spa

MSA

Badberg-Kurve: Ab hier geht es Richtung Ortsausgang steil bergauf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Belgisches Doppel

BR FOTO

Rowe Racing setzt sich mit Vanthoor/ Martin knapp gegen Audi durch

Der erste Pokal in dieser Nordschleifen-Saison geht an die belgischen BMW-Neuzugänge Maxime Martin und Dries Vanthoor im Rowe-BMW. Vanthoor musste sich auf den letzten Metern allerdings noch heftig gegen den Scherer Sport Team PHX-Audi wehren.

Von: **Bianca Leppert**

Mit 118 Startern zum Saisonauftakt hat die Nürburgring Langstreckenserie zwar zahlenmäßig kein Feuerwerk gestartet, aber die Rennaction vor allem in den ersten Runden konnte sich sehen lassen. Und auch nach knapp vier Stunden ging es noch einmal hoch her. Am Ende trennten den Rowe-BMW M4 GT3 (Vanthoor/ Martin) vom Scherer Sport Team PHX-Audi R8 LMS (Schramm/Feller) nach 28 Runden gerade mal 6,435 Sekunden.

Code-60-Hürdenlauf

Vanthoor, der den BMW im letzten Stint pilotierte, musste sich mit allen Mitteln gegen Kim-Luis Schramm wehren, der ihm in der vorletzten Runde sogar mit nur 1,5 Sekunden Rückstand im Heck klebte. Mehrere Code-60-Phasen auf den letzten Metern ließen das Pendel mal zur einen, mal zur anderen Seite ausschlagen. Doch

> „Im ersten Teil der Nordschleife war Audi stärker, am Ende der Strecke wir. Aber auf der Döttinger Höhe war es schwierig für uns."
>
> Dries Vanthoor, Rowe Racing

Vanthoor, der in dieser Saison von Audi zu BMW wechselte, ließ nichts anbrennen und hielt seinen ehemaligen Markenkollegen hinter sich. „Im ersten Teil der Nordschleife war Audi stärker, am Ende der Strecke wir. Aber auf der Döttinger Höhe war es schwierig für uns", sagte Vanthoor nach dem Rennen. Die Führung übernahm man in der Zeitentabelle erst in Runde 22, weil zuvor die verschiedenen Boxenstopp-Strategien das Klassement durcheinanderwirbelten. Das gesamte Rennen über war der Scherer-Audi (#16) auf derselben Strategie einer der Hauptkonkurrenten. Auf der Strecke überholte man ihn im vorletzten Stint. Die Audi-Retourkutsche auf den letzten Metern gelang nicht. „Wir haben auch beim letzten Boxenstopp ein bisschen Zeit verloren", sagte Schramm.

Doppeleinsatz bei Rowe

Das Kuriose: Vanthoor/Martin dominierten das Rennen schon

BR FOTO

Rinaldi Racing brachte den neuen Ferrari 296 für WTM und Frikadelli mit

BR FOTO

Markert/Steinberg/Fübrich (Adrenalin) mit Erfolg in der BMW-240i-Klasse

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

in der Anfangsphase und luchsten direkt am Start dem Walkenhorst-BMW auf Yokohama-Pneus die Führung ab. Für die Pole war wieder einmal Jakub Giermaziak verantwortlich, der 2022 eine Erfolgssträhne in der NLS feierte. Vanthoor steuerte aber nicht die #99, sondern das Schwesterauto mit der #98. Beide waren mit exakt derselben Fahrerbesetzung genannt. Da man die Piloten nicht jeweils vier Stunden durchfahren lassen wollte, parkte man die #98, die auf einer anderen Strategie unterwegs war und schon in Runde 5 stoppte, für einige Zeit im Zelt.

Das Team Schnitzelalm freute sich als beste Mercedes-Mannschaft nach der Premiere bei NLS 8 im vergangenen Jahr über ein weiteres Podium. „Wir haben über den Winter viel gearbeitet, sowohl auf Ingenieurs-Seite als auch wir Fahrer im Simulator“, sagte Marcel Marchewicz. Im Gegensatz zu den anderen Teams mit dem Stern auf der Haube, drehen sich in den Radhäusern des Schnitzelalm-Mercedes Goodyear-Reifen. Die Slicks im Quali haben dem Duo Böckmann/Marchewicz schon einen guten vierten Startplatz beschert. Im Rennen erbte den vierten Rang der Car Collection-Audi #33 von Marschall/Feller/Engstler. Die führten das Klassement im vorletzten Stint auf dem Bildschirm an, waren aber auf einer anderen Strategie und mussten daher am Ende noch etwas Federn lassen. Die Top 5 komplettierte das BMW Junior Team (Hesse/Harper/Verhagen).

Drei GT3-Neuzugänge

Hinter dem besten werksunterstützten Mercedes von HRT (Stolz/Marciello) auf Platz 6 kam der beste Porsche ins Ziel, der von den Manthey-Piloten Thomas Preining und Marco Holzer pilotiert wurde. Die final homologierte Version des 911 GT3 R hat im Vergleich zu den Tests im Vorjahr einen modifizierten Unterboden. Im Zeittraining erreichte man nur Platz 15. „Wir sind komplett auf Regenreifen gefahren, hier waren wir in den letzten beiden Runden vielleicht zu vorsichtig“, erklärte Nicki Raeder. Auch Abt Sportsline muss sich mit dem Lamborghini Huracán Evo mit Michelin-Pneus auf der Nordschleife erst mal sortieren. Beim ersten Auftritt wurden Mapelli/van der Linde Achte.

Der dritte Neuzugang, der Ferrari 296 GT3 vom Team Wochenspiegel (Krumbach/Keilwitz/Weiss), sah als Zehnter die Zielflagge. Dazwischen schob sich der Falken-Porsche von Menzel/Ragginger. Zwei Renner, die vorher noch in der Spitzengruppe mitmischten, strandeten in der Schlussphase. Zum einen der Walkenhorst-BMW (Giermaziak/Soucek), der mit Reifenschaden aufgeben musste, und der Scherer-Audi von Stippler/Kolb, der kurz vor Schluss verunfallte.

Schaute man sich die einzelnen Klassen abseits der Top-Kategorie GT3 an, fiel auf, dass zum einen die GT4-Kategorie (SP10) ordentlich Zuwachs bekam und sich mit neun Autos nun zu einer potenziellen Meisterklasse mausern kann. Hier ging der erste Triumph an FK Performance mit dem BMW M4 GT4 von Schrey/Wolter/Wüstenhagen. Die Porsche Cup-Klassen boomen mit 13 Startern (Cup 2, Porsche 911 GT3 Cup) und 14 Startern (Cup 3, Porsche Cayman GT4).

Nur zwei Renault Clio

Die ganz Kleinen sind hingegen eher rar vertreten. So findet man nur einen Toyota GT86 im Ergebnis, zwei Renault Clio (H2 und SP3) und den populären Dacia Logan. Die einstig boomende V4-Serienwagenklasse hatte nur drei Starter. Da bildet inzwischen die VT2 FWD das Fundament mit 15 Autos. Hier durften sich Mertens/Dannesberger/Fischer über den ersten Sieg der Saison mit dem Hyundai i30 N von Zierau Hochvolt by Mertens Motorsport freuen. ■

NLS, 1. LAUF, 68. ADAC WESTFALENFAHRT (4 STUNDEN)

Pole-Position
#34, Giermaziak/Soucek (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 8.36,719 min
Schnellste Runde
#5, Kolb/Stippler (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.56,725 min

1.	#99	Vanthoor/Martin	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#16	Feller/Schramm	Scherer Sport Team PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 6,435 sek
3.	#11	Marchewicz/Böckmann	Schnitzelalm Racing	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 48,501 sek
4.	#33	Engstler/Feller/Marschall	Audi Sport Team Car Collection	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.18,711 min
5.	#44	Verhagen/Harper/Hesse	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.34,986 min
6.	#8	Stolz/Marciello	Mercedes-AMG Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.34,317 min
7.	#911	Preining/Holzer	Manthey EMA	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 2.37,524 min
8.	#27	Mapelli/van der Linde	Abt Sportsline	Lamborghini Huracán Evo	SP9 Pro	+ 3.40,412 min
9.	#4	Ragginger/Menzel	Falken Motorsports	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 3.42,686 min
10.	#22	Weiss/Krumbach/Keilwitz	WTM by Rinaldi Racing	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro	+ 4.43,158 min

BR FOTO
Sieg für Mertens/Dannesberger/Fischer (Hyundai i30 N) in der VT2-FWD

BR FOTO
Neuer Porsche im Grello-Look

NACHRICHTEN

12H-RENNEN MIT FORMEL 1
Aus den 12h Nürburgring am 9. und 10. September wird ein Leckerbissen für Motorsport-Fans. Red Bull bringt Formel-1-Renner und Motorsport-Stars zu einem Showrun auf die Nordschleife. Tickets gibt es unter www.nuerburgring.de.

PHOENIX NEU SORTIERT
Der Name Scherer taucht schon länger in der Teambezeichnung von Phoenix Racing auf. Nun hat man mit der Autohaus-Gruppe eine Gesellschaft gegründet, die als Rennstall Scherer Sport PHX auftritt. Die Phoenix-Mitarbeiter werden übernommen. Ernst Moser und Christian Scherer sind Geschäftsführer.

ADORF ALS STEWARD
Die neue VLN-Führung wünschte sich einen permanenten Race Consultant, der die Sicht der Fahrer bei strittigen Entscheidungen mit einbringt. Den hat man jetzt in Dirk Adorf gefunden.

MISCHT AVD BALD MIT?
Im Fahrerlager machten Gerüchte die Runde, der AvD könnte bald eine Rolle in der NLS spielen. Auf offizielle Anfrage hieß es: „Aktuell prüfen die Gesellschafter der VLN VV GmbH & Co. KG die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Nürburgring Langstreckenserie auf der Nordschleife. Hierzu werden Gespräche mit verschiedenen Stakeholdern, unter anderem auch mit dem Automobilverband AvD, geführt.“ Hintergrund: Die VLN VV setzt sich aktuell wohl zu 60 Prozent aus der Nürburgring Holding GmbH und zu 40 Prozent aus der VLN Sport GmbH zusammen. Die VLN Sport GmbH, in der die veranstaltenden Clubs vereint sind, stellte zuletzt Mike Jäger als neuen Chef der VLN Sport GmbH und Hoffnungsträger. Es scheint innerhalb der VLN VV also unterschiedliche Ideen zu geben. Die Teilnehmer sind verunsichert. Gerade die braucht es aber in egal welcher Konstellation.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Porsche-Drama

Beide GTP-Porsche schieden in Sebring 19 Minuten vor Rennende aus

Porsche stand in Sebring beim zweiten Einsatz des GTP-Modells 963 vor dem ersten Sieg. Es fehlten 19 Minuten, als es beim Duell Jaminet (Porsche) gegen Albuquerque (Acura) schepperte. Der Unfall riss auch den drittplatzierten Porsche von Felipe Nasr ins Verderben. Porsche ging leer aus, Cadillac staubte den Sieg ab, BMW jubelte über Platz 2.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Die 71-jährige Geschichte des 12h-Rennens in Sebring ist reich an Dramen, keine Frage. Fast immer wird das Rennen in der letzten Stunde und auf den letzten Drücker entschieden, auch Unfälle hat es dabei viele gegeben. Doch was Porsche und das Einsatzteam von Roger Penske 2023 erleben mussten, spottete jeder Realität. Kein Hollywood-Regisseur würde jemals auf die Idee kommen, sich so ein Finale auszudenken.

Alles war angerichtet für den perfekten Showdown: Beim Restart nach der 11. Gelbphase 32 Minuten vor Ende kassierte Porsche-Pilot Mathieu Jaminet sofort den führenden Cadillac-Fahrer Jack Aitken (#31), sein direkter Verfolger, Filipe Albuquerque (Wayne Taylor-Acura #10), tat es ihm gleich, ebenso der auf Platz 3 liegende Porsche 963 von Felipe Nasr. Jaminet wollte die Sache über den Speed regeln, sein Plan schien aufzugehen: Bis Runde 316 hatte der Franzose acht Zehntel herausgeschunden. Aber Albuquerque ist als Kämpfer bekannt und ließ nicht locker, denn der erfahrene Portugiese weiß: Im Verkehr geht in Sebring mit Glück immer etwas. Nasr dagegen musste abreißen lassen und lag zwei Sekunden zurück.

Verklumpungen im Verkehr

Weil in Sebring durch die vielen Gelbphasen im Finale traditionell alle Topautos aus allen Rennklassen in der Führungsrunde eng beieinanderliegen, kommt es gerne zu Verklumpungen im Verkehr. Auf die traf Jaminet eingangs Runde 316: Ein Pulk von GT-Wagen kämpfte im Bereich Turn 1 um Positionen, dahinter

> „Ich bin niemals mit Platz 2 zufrieden, insofern musste ich die Chance zur Attacke nutzen – und ich würde das auch genauso wieder machen."
>
> Acura-Pilot Filipe Albuquerque

wollte Jaminet alles, nur keine Zeit verlieren. Doch er wurde aufgehalten, Albuquerque war dran. Vor dem Anbremsen bei Turn 3 musste Jaminet auf die Innenspur wechseln und drückte dabei Albuquerque in die Wiese, es kam zu zwei Berührungen. „Der zweite Schlag war recht hart, danach war ich mit vier Rädern in der Wiese", sagte Albuquerque. „Ich hatte keine Chance und war nur noch Passagier."

Nun bremsen Rennwagen auf der Wiese schlecht, weshalb der Portugiese im Scheitelpunkt von Turn drei mit ordentlich Wumms wieder auf die Strecke zurückkehrte, wo er Jaminet mittschiffs volley nahm. Das wäre für Porsche noch verschmerzbar gewesen, wenn Felipe Nasr schadlos durch das Getümmel gekommen wäre, die Führung übernommen und anstelle von Jaminet den ersten GTP-Sieg für Porsche geholt hätte. Aber Sie ahnen es: Nasr wurde von einem GT-Auto mitten in den Salat reingeschoben, prallte erst auf Albuquerque, hob ab, und hoppste dann auch noch über Jaminet hinweg – fast so, als wollte er dem Porsche-Doppelausfall 19 Minuten vor Rennende etwas Würze verleihen.

Man muss nicht erklären, dass in der Porsche-Box sprachlose Fassungslosigkeit herrschte. Zum Glück waren alle Piloten wohlauf. Jaminet erzählte, dass sich Albuquerque sofort entschuldigt habe – während er sich gleichzeitig beim Portugiesen entschuldigte. Beide Piloten hakten die Sache als Rennunfall ab, ebenso wie die Rennleitung. Es schien kein böses Blut zu geben. „Ich bin nie mit Platz 2 zufrieden, also musste ich die Chance zur Attacke nutzen – und würde es auch genauso wieder machen", sagte Albuquerque. „Jaminet hat vermutlich nicht gesehen, dass ich mich schon auf der Innenseite vor Turn 3 positioniert hatte – so

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

IMSA

Das Cadillac-Trio Aitken, Derani und Sims holte den Sieg in Sebring

IMSA

BMW verbuchte in Sebring den ersten Podestplatz für den M Hybrid V8

was kann im Rennsport halt immer mal passieren."

Trotz des Ausfalls wurde der Porsche von Jaminet, Nick Tandy und Dane Cameron noch als Dritter in der GTP-Klasse gewertet, die Freude über das Podium war verständlicherweise mau. Beide Porsche zeigten sich im Vergleich zum Debüt in Daytona verbessert: Es gab keine Themen bei der Zuverlässigkeit, allerdings sorgten mehrere kleine Zwischenfälle wie Strafen, ein explodierter Feuerlöscher oder ein unverschuldeter Auffahrunfall für Zeitverluste bei beiden Autos.

Aufgrund der 12 Safety-Car-Phasen konnte das Porsche-Team die Rückstände egalisieren und in der letzten Stunde um den Sieg mitkämpfen. Beim rohen Speed sind Acura und Cadillac weiter einen Tick besser, weshalb Porsche-Sportchef Thomas Laudenbach zu Recht ein gemischtes Fazit zog: „Wir haben heute gezeigt, dass wir im Kampf um Gesamtsiege mitmischen können. Trotz des spannenden Wettbewerbs dürfen wir aber eines nicht vergessen: Wir haben Hausaufgaben zu erledigen – sowohl bezüglich der Performance als auch auf der operativen Seite im Team."

Nicht nur Porsche musste über die Distanz in Sebring Federn lassen: Der schnellste Cadillac des Chip-Ganassi-Teams mit der Startnummer 01 (Sébastien Bourdais, Renger van der Zande, Scott Dixon) stach beim Speed zweifelsohne heraus, doch ein Motorschaden beendete die Show nach neun Stunden. Auch BMW verlor zur Rennhalbzeit ein Auto wegen Überhitzungsproblemen beim Motor, der Acura von Meyer Shank strandete mit Radverlust zwei Stunden vor Ende.

BMW: Motivationsspritze

Somit waren im Finale beim vorletzten Restart 32 Minuten vor Schluss gerade noch fünf GTP-Autos im Mix um den Sieg. Da der Crash zwischen Jaminet und Albuquerque noch mal drei Prototypen eliminierte, blieben nur noch zwei Streithähne übrig: der Whelen-Cadillac von Jack Aitken, Alexander Sims und Luís Felipe Derani (#31), der wie erwähnt beim Restart nicht mithalten konnte und sofort vier Plätze einbüßte, und der Rahal-BMW M Hybrid V8 von Connor de Phillippi, Nick Yelloly und Sheldon van der Linde (#25). Nach dem großen Crash zwischen Porsche und Acura blieb aber keine Zeit mehr für ein großes Scharmützel, denn die letzte Rennfreigabe erfolgte gerade mal vier Minuten vor dem Fallen der Zielflagge.

Der siegreiche Whelen-Caddy hatte nach Feindkontakt in der zweiten Stunde zwar eine Runde verloren, tauchte aber in der achten Rennstunde wieder an der Spitze des Feldes auf. Derani hatte das Auto im Qualifying auf die Pole-Position gestellt, vor den Markenkollegen von Chip Ganassi Racing und dem Acura von Wayne Taylor Racing, womit die Hackordnung beim Speed etabliert war. Beim letzten Stopp 50 Minuten vor Ende verzichtete das Whelen-Team darauf, frische Reifen aufzuziehen, was erklärt, warum Aitken beim vorletzten Restart Positionen einbüßte. Der Rückstand auf das Spitzentrio erlaubte es ihm immerhin, unbeschadet durch den großen Crash im Finale zu kommen.

„Natürlich hatten wir etwas Glück, dass alle drei Autos vor uns beim Crash ausschieden. Wir hatten ein gutes Auto, als es wärmer war, aber am Abend und in der Nacht waren wir nicht mehr so schnell und hatten besonders viel Mühe bei den Restarts, wo wir die Reifen nicht schnell genug auf Temperatur bringen konnten", sagte Aitken im Ziel.

BMW-Pilot Nick Yelloly ging im Gegensatz zu Aitken zwar mit frischen Reifen ins Finale, aber am Ende lief ihm einfach die Zeit für einen Angriff auf den Cadillac davon. Zwar konnte sich der verbliebene BMW in der zweiten Rennhälfte im Vorderfeld festbeißen, doch anderthalb Stunden vor Ende verlor man mit einem unplanmäßigen Tausch der Bremse abermals eine Runde.

Doch BMW schaffte es dank der vielen Gelbphasen wieder zurück in die Führungsrunde. „Mit dem Podestplatz hatten wir ehrlich gesagt nicht gerechnet", gab Sheldon van der Linde nach dem Rennen zu. „Auf der anderen Seite haben wir in Sebring unter Beweis gestellt, dass wir uns im Vergleich zu Daytona klar gesteigert haben. Wir haben einen Teil des Rückstands aufholen können. Im Normalfall hätte das wohl noch nicht für einen Podestplatz gereicht, aber wir nehmen das gute Resultat in Sebring natürlich gerne als Motivationsspritze mit."

Somit wird wenigstens einer der beiden deutschen GTP-Hersteller Sebring 2023 in guter Erinnerung behalten. ■

NACHRICHTEN

IMSA MACHT WEITER LMP2

Im Rahmen des 12h-Rennens gab IMSA bekannt, dass man die LMP2-Klasse für die WeatherTech-Meisterschaft weiter ausschreiben wird, und zwar bis einschließlich 2025. IMSA hofft, dass man so weitere LMP2-Teams nach Amerika locken kann, denn die Sportwagen-WM wird die LMP2-Klasse 2024 aussortieren, da die Kapazität auf 34 Autos begrenzt wird. Da die IMSA-Topklasse GTP auf den LMP2-Chassis aufbaut, macht es Sinn, die Kategorie am Leben zu halten. Im Juni wird IMSA ankündigen, dass die LMP3-Klasse 2024 nicht mehr im Hauptprogramm antreten wird. Geplant ist eine Art IMSA Light-Serie, wo LMP3-Autos und GT4-Autos in gemeinsamen Rennen antreten.

LMP2-PODIUM IN SEBRING

Das Team Tower Motorsports schaffte in Sebring nach dem spektakulären Dreifachcrash in der GTP-Topklasse mit Platz 3 den Sprung aufs Gesamtpodium – der erste Podestplatz für ein LMP2-Auto seit 2012. Die Piloten Scott McLaughlin, Kyffin Simpson und John Farano beendeten das Rennen nach einem Crash zur Rennmitte mit einem ziemlich waidwunden Auto. „An unserem Auto hingen im Ziel überall Teile herunter, es ist ein Wunder, dass wir den Klassensieg und das Gesamtpodium geschafft haben", so IndyCar-Pilot McLaughlin.

KEINE HYBRID-THEMEN

Alle vier GTP-Hersteller bestätigten in Sebring, dass Updates bei der Hardware und Software die Situation an der Hybrid-Front massiv entspannt haben. „Wir hatten am Wochenende weder beim WEC-Team noch in der IMSA irgendein Probleme mit dem Einheitshybrid", erklärte Urs Kuratle, Leiter LMDh-Werkssport bei Porsche. „Nach den vielen Problemen zu Beginn muss man jetzt auch mal ein Lob an Bosch, Williams und Xtrac aussprechen."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Pfaff Motorsports holte in Sebring den ersten Sieg für den neuen Porsche 911 GT3 R

PORSCHE

Siege dank Spritpoker

Sebring ist berüchtigt für seine späten Gelbphasen, die Raum für alternative Strategien bieten. So war es auch 2023: Vier Gelbphasen in den letzten zwei Rennstunden luden die GT-Teams zum Spritpoker ein. Einige schienen ihr Blatt zu überreizen, doch der Faktor Dusel bescherten Porsche und BMW in Sebring den Royal Flush.

Von: **Marcus Schurig**

Es musste sich um einen Fehler der Zeitnahme handeln. Der Pfaff-Motorsports-911 von Patrick Pilet war bereits seit 110 Minuten nicht mehr in der Box. Normalerweise müssen GT3-Autos alle 60 Minuten zum Nachtanken in die Boxengasse abbiegen, und selbst wenn die Renngötter im Finale ein paar Gelbphasen einstreuen, dann reicht der Sprit bestenfalls für 90 Minuten – aber niemals für fast zwei Stunden. Als Patrick Pilet beim letzten Restart vier Minuten vor Rennende wieder Vollgas gab, hätte er keinen Sprit mehr haben dürfen – aber er hatte. Bei der Zieldurchfahrt wies die Zeitnahme für Pilet 1.52,03 Stunden seit dem letzten Stopp aus – eigentlich unmöglich.

41 Runden ohne Tankstopp

Doch das 12h-Rennen in Sebring ist berüchtigt für seine verrückten Wendungen zu Rennende. Oft gewinnt, wer viel wagt – und das war diesmal das kanadische Team Pfaff Motorsports. „Ich war ehrlich gesagt ziemlich ruhig im Auto“, gestand Pilet nach dem Rennen. „Ich bin als guter Spritsparer bekannt, und jede Minute länger unter Gelb bedeutete, dass unsere Chancen, die Führung zu verteidigen und den Sieg zu holen, immer weiter stiegen.“

Nicht dass wir uns falsch verstehen: Der Sieg für Pilet und seine Teamkollegen Klaus Bachler und Laurens Vanthoor war keineswegs unverdient. In den ersten acht Rennstunden hatte sich das Team vom siebten und letzten Startplatz in der GTD-Pro-Klasse für Profiteams peu à peu nach vorn gearbeitet. In einer langen Grünphase von der achten bis zur zehnten Rennstunde führte Pfaff Motorsports das acht Wagen starke GTD-Pro-Feld fast durchweg an. Als knapp zwei Stunden vor Rennende die neunte SC-Phase wegen eines auf der Strecke stehenden Prototyps ausgerufen wurde, bog das Pfaff-Team zum optimalen Zeitpunkt an die Box ab – es sollte ihr letzter Boxenstopp im Rennen gewesen sein.

Was auch das Pfaff-Team zu diesem Zeitpunkt nicht ahnen konnte: Es folgten noch drei weitere SC-Phasen. In den letzten 110 Minuten legten die Teams wegen der vier Gelbphasen nur 35 Minuten im Renntempo zurück. Pilet bewältigte 41 Rennrunden mit einer Tankfüllung, sein Team pokerte radikaler als die Gegner: Der zweitplatzierte Lexus RC F GT3 mit der Startnummer 14 (Jack Hawksworth, Ben Barnicoat und Kyle Kirkwood) kam zwar auch in der neunten Gelbphase an die Box, jedoch deutlich später.

Der drittplatzierte WeatherTech-Mercedes von Maro Engel, Daniel Juncadella und Jules Gounon (Nummer 79) kam erst kurz vor der elften Gelbphase 53 Minuten vor Rennende an die Box. Zu diesem Zeitpunkt hatte Pilet bereits 65 Minuten mit seiner Tankfüllung abgespult, und die Tatsache, dass er nicht an die Box kam, schien seine Niederlage zu besiegeln: Wäre das Rennen danach ohne weitere Unterbrechung zu Ende gegangen, hätte Patrick Pilet definitiv noch mal an die Box kommen müssen.

Hätte, wäre, wenn: Das Pfaff-Team zog den Poker durch, profitierte dabei von einer langen 11. Gelbphase, die 19 Minuten dauerte – und dann ironischerweise auch noch vom Unfall der beiden Werks-Porsche an der Spitze des Feldes, der eine weitere Gelbphase

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

nötig machte und für Pilet noch mal 13 Minuten von der Uhr nahm. „Ich hätte ehrlich gesagt nicht damit gerechnet, dass wir dieses Rennen gewinnen, aber das Auto wurde im letzten Renndrittel immer besser, dazu ist unser Spritpoker aufgegangen“, hielt Laurens Vanthoor fest.

Besonders bemerkenswert: Klaus Bachler war im Qualifying am Freitagmorgen mit dem Pfaff-Elfer abgeflogen, das Team musste bis tief in die Nacht schuften, um das Auto fürs Rennen am Folgetag wieder herzurichten. Im Rennen ackerte sich das Pfaff-Trio von Startplatz 51 (!) bis auf Platz 17 nach vorn – Klassensieg in der GTD-Pro inklusive.

Eine zusätzliche Grundlage für das Pfaff-Comeback war auch eine große BOP-Neueinstufung, nachdem die neuen Porsche 911 GT3 R beim Saisonstart in Daytona noch chancenlos gewesen waren. Die Elfer-Restriktoren wuchsen für Sebring um satte 5 mm, auch die anderen Neuwagen von Lamborghini und Ferrari bekamen Zugeständnisse. In Summe präsentierte sich das GT3-Feld so deutlich ausgeglichener als noch beim Saisonstart in Daytona, allerdings weiter mit erkennbaren Vorteilen für Corvette, Lexus und Mercedes.

Das Corvette-Werksteam führte das GTD-Pro-Rennen in Sebring über weite Strecken an, musste aber nach acht Rennstunden den linken hinteren Stoßdämpfer wechseln. Den Rundenrückstand machte man dank der Gelbphasen zwar wieder wett, am Ende blieb aber nur ein fünfter Platz.

> In der IMSA-Serie kann man dank der Gelbphasen ein Rennen immer drehen, egal wie viele Probleme man hatte. Die BMW-GTD-Teams waren nicht die Schnellsten – und holten trotzdem einen Doppelsieg.

Lexus holte in Sebring bereits den zweiten Podestplatz in dieser Saison – der beste Start seit Beginn des Lexus-GT3-Programms mit dem Vasser-Sullivan-Team vor fünf Jahren. Der in Daytona siegreiche WeatherTech-Mercedes, der in einer Kooperation von Multimatic mit dem deutschen Proton-Team eingesetzt wird, konnte mit Platz 3 zufrieden sein, auch wenn man über die BOP 15 Kilo zuladen musste. „Niemand konnte wirklich ahnen, dass in den letzten zwei Stunden so viele Gelbphasen kommen würden“, erklärte Teamchef Christian Ried nach dem Rennen. „Das Pfaff-Porsche-Team hat das Rennen mit der extremsten Spritpoker-Variante gewonnen – da kann man nur den Hut ziehen.“ Porsche-Pilot Pilet schaffte dabei das Kunststück, unter Gelb weniger als 1,5 Liter Sprit pro Runde zu verbrennen. „Ich bin ebenfalls ein guter Spritsparer und kenne den Porsche, da gibt es viele Tricks, über Kupplung und Leerlauf Benzin zu sparen, aber das muss man erst mal über eine so lange Zeit konsequent umsetzen“, lobte Ried.

Gefangener der Strategie

In der GTD-Klasse für gemischte Fahrerbesetzungen mit Profis und Amateuren standen in Sebring 20 Rennwagen von neun Herstellern am Start, und das Erfolgsmuster war das gleiche wie in der Topklasse GTD-Pro. Allerdings mit dem Unterschied, dass hier deutlich mehr Teams ins Risiko gingen. Jene GT3-Mannschaften, die am höchsten gepokert hatten, waren am Ende auch am erfolgreichsten.

Während in der GTD-Pro-Klasse nur zwei Teams ihren letzten Boxenstopp in der neunten Gelbphase zu Beginn der elften Rennstunde absolvierten, waren es in der GTD-Klasse sechs Teams. Und wie in der GT3-Topklasse lagen jene beiden Teams im Ziel vorn, die gleich zu Beginn der neunten Gelbphase an die Box gekommen waren. Und das waren ausgerechnet zwei BMW-Teams: Paul Miller Racing (Bryan Sellers, Madison Snow und Corey Lewis, Nummer 1) und Turner Motorsport (Robby Foley, Michael Dinan, Patrick Gallagher, Nummer 96) kamen gleich zu Beginn der viertletzten Gelbphase an die Box. Der TSLP-Marker (Time Since Last Pit) erzählt die Geschichte: Paul Miller Racing hatte im Ziel 1:49 Stunden ohne Stopp absolviert, das Turner-Team 1:41 Stunden. Die vier Teams auf den Plätzen 3 bis 6 kamen am Ende der neunten Gelbphase an die Box. Die Verlierer waren jene GT3-Teams, die sich am klassischen Boxenstopp-Schema ausgerichtet hatten und zu Beginn der letzten Stunde nachtankten.

Wie bei Patrick Pilet kam auch bei Schlussfahrer Madison Snow (#1) im Finale keine große Panik auf. „Der große Crash in der Prototypenklasse 19 Minuten vor Ende hat uns natürlich gerettet“, sagte Snow. „Außerdem dauerte diese letzte Gelbphase lang genug, sodass ich in den letzten drei Rennrunden unter Grün noch genügend Sprit hatte, um voll attackieren und meinen Platz an der Spitze verteidigen zu können.“ Denn Snow hatte den Turner-BMW von Robby Foley formatfüllend im Heckspiegel, der wiederum Druck vom Kellymoss-Porsche von Julian Andlauer bekam.

Michael Dinan, Teamkollege von Snow im Siegerauto, brachte die Sache auf den Punkt. „Drei Stunden vor Ende hatten wir fast keine Chance mehr auf ein gutes Resultat, aber dann kamen die Gelbphasen, dazu eine gute Strategie vom Team – plötzlich bist du wieder mittendrin im Kampf um den Sieg. Genau das macht die IMSA-Serie so besonders: Man kann immer einen großen Turnaround hinlegen, egal wie viele Probleme man im Rennen hatte.“

Glück braucht man auch, wie Brian Sellers festhielt: „Wir richteten uns bei der Strategie teilweise an den Gegnern aus, und weil die draußen blieben, machten wir es auch. Am Ende bist du dann Gefangener deiner Strategie – dann brauchst du auch eine Portion Glück.“ Natürlich haben auch in der GTD-Klasse die BOP-Änderungen seit Daytona gefruchtet: Im Ziel lagen beispielsweise vier Porsche-Kundenteams in den Top 8. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

ZWEITER SAISONLAUF IN SEBRING (FLORIDA, USA)

Länge der Strecke: 6,019 km; **Renndistanz:** 322 Runden = 1938,118 Kilometer; **Pole-Positions: GTP:** Felipe Derani, Whelen/Cadillac GTP (#31), 1.45,836 min; **GTD-Pro:** Antonio García, Corvette C8.R GTD (#3), 1.59,315 min; **GTD:** Kyle Marcelli, Racers Edge/Acura NSX GT3 (#93), 1.59,714 min; **schnellste Rennrunden: GTP:** Renger van der Zande (Cadillac), 1.48,311 min; **GTD-Pro:** Maro Engel (Mercedes), 2.01,829 min; **GTD:** Mikael Grenier (Mercedes), 2.01,773 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	GTP	#31	Derani/Sims/Aitken	Whelen Engineering/Cadillac V-Series R	12:00.53,382 h
2.	GTP	#25	De Phillippi/Yelloly/Van der Linde	Team RLL/BMW M Hybrid V8	+2,940 sek
3.	LMP2	#8	Farano/McLaughlin/Simpson	Tower Motorsports/Oreca LMP2	+4 Runden
4.	LMP2	#11	Thomas/Jensen/Huffaker	TDS Racing/Oreca LMP2	+4 Runden
5.	LMP2	#18	Merriman/Dalziel/Rasmussen	Era Motorsport/Oreca LMP2	+4 Runden
6.	LMP2	#52	Keating/Chatin/Quinn	PR1 Mathiasen Motorsports/Oreca LMP2	+4 Runden
7.	LMP2	#4	Kurtz/Hanley/Siegel	Crowdstrike Racing/Oreca LMP2	+4 Runden
8.	LMP2	#20	Andersen/Fjordbach/Jones	High Class Racing/Oreca LMP2	+5 Runden
9.	GTP	#6	Tandy/Jaminet/Cameron	Porsche Penske Motorsport/Porsche 963	Not running
10.	GTP	#10	Albuquerque/Taylor/Delétraz	Wayne Taylor Racing/Acura ARX-06	Not running
11.	GTP	#7	Campbell/Nasr/Christensen	Porsche Penske Motorsport/Porsche 963	Not running
12.	LMP3	#74	Robinson/Fraga/Burdon	Riley Motorsport/LMP3-Ligier JS P320	+13 Runden
13.	LMP3	#13	Fidani/Bell/Kern	AWA Motorsport/Duqueine D08	+14 Runden
14.	LMP3	#85	Bechtolsheimer/Van Helm/Goldburg	JDC Miller Motorsports/Duqueine D08	+14 Runden
15.	LMP3	#17	Mantella/Boyd/Varrone	AWA Motorsport/Duqueine D08	+15 Runden
16.	LMP3	#4	Lucas/Kasemets/Estep	AVE Motorsport/LMP3-Ligier JS P320	+16 Runden
17.	GTD-Pro	#9	Bachler/Pilet/Vanthoor	Pfaff Motorsport/Porsche 911 GT3 R	+19 Runden
18.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat/Kirkwood	Vasser Sullivan/Lexus RC F GT3	+19 Runden
19.	GTD-Pro	#79	Juncadella/Gounon/Engel	WeatherTech Racing/Mercedes-AMG GT3	+19 Runden
20.	GTD-Pro	#63	Perera/Pepper/Grosjean	Iron Lynx/Lamborghini Huracán GT3	+19 Runden

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Die beiden Toyota fuhren in Sebring in ihrer eigenen Welt und distanzierten die Gegner klar

Die Doppelpackung

Der Saisonauftakt der Sportwagen-WM wurde mit Spannung erwartet: In Sebring traten erstmals die zwei Fahrzeugkonzepte der neuen gemeinsamen Topklasse im gleichen Rennen gegeneinander an. Der Platzhirsch Toyota verteidigte sein Gehege mit Macht, Ferrari holte beim Debüt die Pole-Position und einen Podestplatz. Der Rest vom Schützenfest hat dagegen ein paar Denksportaufgaben zu lösen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Platzhirsch hat die Eindringlinge in die Flucht geschlagen: Toyota holte beim 1000-Meilen-Rennen in Sebring einen lupenreinen und völlig ungefährdeten Doppelsieg: José María López, Mike Conway und Kamui Kobayashi siegten beim Saisondebüt der Sportwagen-WM in Sebring mit zwei Sekunden Vorsprung auf die Teamkollegen mit der Startnummer 8 (Sébastien Buemi, Ryo Hirakawa, Brendon Hartley). Der bestplatzierte Verfolger hatte nach acht Rennstunden schon zwei Runden Rückstand, aber dennoch Grund zur Freude: Ferrari schaffte beim Renndebüt des 499P mit der Nummer 50 (Antonio Fuoco, Nicklas Nielsen, Miguel Molina) den Sprung aufs Podest.

Warum dominiert Toyota?

Gegen die beiden Toyota GR010 Hybrid hatten die Gegner nicht den Hauch einer Chance. „Die sind ein absolut fehlerfreies Bilderbuchrennen gefahren, da kann man nur gratulieren“, gab Urs Kuratle, bei Porsche zuständig für den Werkssport in der neuen Topklasse, zu. Die Gründe für die Dominanz in einer Kategorie, in der es eigentlich keine Dominanz geben sollte, sind erklärbar. Toyota zeigte der Konkurrenz erstens auf, was optimale Reifennutzung bedeutet. Den Vorsprung fuhr man zu weiten Teilen in der zweiten Hälfte der Doppelstints heraus, wo man den Gegnern phasenweise zwei bis drei Sekunden pro Runde aufdrückte. „Die Reifennutzung und die Konstanz haben das Rennen zu unseren Gunsten entschieden“, hielt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon fest.

> Toyota hat die Konkurrenz im Rennen recht alt aussehen lassen: Ein gelungenes Technik-Update fürs Auto, eine bessere Reifennutzung und höhere Konstanz, dazu perfekte operative Abläufe im Rennbetrieb.

Zweitens hat Toyota den GR010 für 2023 mittels einer unbekannten Zahl an Jokern nochmals aufgemöbelt: Das Auto hatte bereits im letzten Winter 20 Kilo abgespeckt, jetzt kamen noch mal 40 Kilo dazu. Retuschen an der Aerodynamik zählen ebenso zum Update wie Anpassungen beim Fahrwerk. „Im letzten Jahr hat unser Auto die Bodenwellen in Sebring nicht so optimal geschluckt, daher haben wir auch in diesem Bereich noch mal nachgelegt“, so Technikchef Vasselon, der sich aber keine weiteren Details entlocken lassen wollte. Der Vorteil war jedenfalls mit bloßem Auge sichtbar: Das Einzige, was sich in der superschnellen ersten Kurve (Turn 1) nach Start-Ziel am Toyota bewegte, waren die Räder, der Chassis-Aufbau blieb völlig ruhig.

Und drittens bestach Toyota durch Erfahrung: Die Rennstrategie war ebenso fehlerfrei wie die Boxenstopps und die operativen Abläufe, von der Routine der Toyota-Werksfahrer ganz zu schweigen. Die Hypercar-Konkurrenten Ferrari und Peugeot konnten hier ebenso wenig mithalten wie die beiden LMDh-Hersteller Cadillac und Porsche. Die Toyota-Stärken schlugen in Sebring doppelt und dreifach durch. Wa-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

rum? Sebring ist die langsamste Strecke mit dem geringsten Volllastanteil im WM-Kalender, dazu ist sie mit tiefen Bodenwellen übersät, während alle anderen WM-Rennen auf F1-Pisten mit topfebenem Geläuf stattfinden.

Der Irrgarten von Sebring wurde noch zusätzlich kompliziert, weil die Teams erstmals mit den neuen Reifen für die Topklasse antraten, und außerdem Reifenwärmer seit diesem Jahr verboten sind. Toyota verlor auf den ersten drei Runden im Vergleich zur alten Spezifikation gerade mal drei Sekunden. „Wir haben die Aufwärmphase der neuen Reifen deutlich optimiert, was allerdings den Nachteil hat, dass man etwas Performance am Ende der Doppelstints verliert", erklärte Michelin-Rennchef Matthieu Bonadel. Der einzige Hersteller, der die Kombination all dieser Unwägbarkeiten wirklich unter Kontrolle hatte, hieß Toyota.

Am Toyota-Kommandostand war man trotzdem alles andere als entspannt, denn die beiden GR010 boten den Fans in Sebring ein packendes Duell, das erst im vorletzten Stint entschieden wurde, als Sébastien Buemi im dichten WEC-Verkehr den Anschluss an Mike Conway im siegreichen Schwesterwagen verlor. Conway konnte den Vorsprung, der normalerweise nur zwei bis drei Sekunden betrug, auf über zehn Sekunden ausbauen – damit war auch das teaminterne Autorennen entschieden, denn Toyota friert die Reihenfolge in der Regel kurz vor dem letzten Boxenstopp ein.

Es sollte beim ersten Rennen der neuen Ära auch noch erwähnt werden, dass Toyota beim Energiemanagement sehr ausgeschlafen agiert. „Wir haben seit den LMP1-Zeiten viel beim Energiemanagement gelernt, und wenn man genau hinschaut, dann kann man diesen Vorteil auch erkennen", so Vasselon. Wo? Zum Beispiel bei der Reichweite, wo Toyota in Sebring eine oder zwei Runden länger fahren konnte als Ferrari oder Porsche.

Ferrari: Gelungenes Debüt

Die Schlagzeilen gehörten in Sebring dem Neueinsteiger Ferrari, trotz des Toyota-Doppelsieges. Am Donnerstag stellte Antonio Fuoco den neuen 499P beim Debüt gleich mal auf die Pole-Position, zwei Zehntel vor dem schnellsten Toyota. Damit hatte man nicht mal im Reich der Roten gerechnet: „Die gute Zeit geht auch auf Fuocos Konto, er hat den Vorsprung fast komplett im zweiten Sektor geholt, das war schon beeindruckend", erklärte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta.

Dass der beste Startplatz keine Nebelgranate war, belegte Ferrari im Rennen: Der Speed war phasenweise sehr ordentlich, auch wenn man beim Thema Reifennutzung und Konstanz gegen Toyota klar den Kürzeren zog. Auch beim operativen Handling sowie der Rennstrategie gibt es noch Potenzial, doch damit hatten die Roten gerechnet. „Uns war klar, dass Toyota im Rennen einen Vorteil haben würde", so Ferrari-Technikchef Ferdinando Cannizzo. „Daher haben wir uns zwei Ziele gesetzt: Mit beiden Autos ohne Probleme ins Ziel zu kommen und mit einem Auto auf dem Podest zu landen. Beides haben wir geschafft, und darüber sind wir sehr glücklich!"

Was die Zuverlässigkeit betrifft, kann man Ferrari nur gratulieren: Abgesehen von einem Feindkontakt von Alessandro Pier Guidi und zwei Strafen für Vergehen unter FCY und beim Boxenstopp liefen beide Autos problemlos über die Distanz. Ein Teammitglied bestätigte, dass Ferrari bei zwei Sebring-Tests jeweils vor Erreichen der 8-Stunden-Marke in Probleme gelaufen war. Ein Unfall von James Calado beim WEC-Vortest am Wochenende vor dem Rennen machte dazu einen Chassistausch notwendig – doch im Rennen brachte man beide Autos durch und ein Auto aufs Podest.

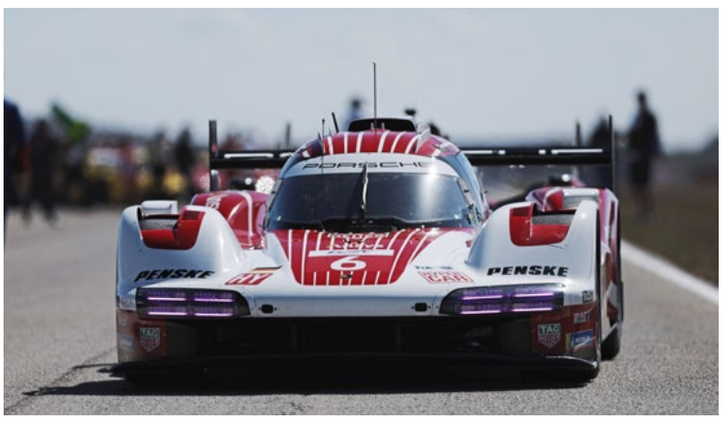
Will man Kritik üben, kann man die Strategie bei der ersten SC-Phase nach 12 Minuten infrage stellen, wo das Einsatzteam AF Corse beide Autos zum Splash an die Box holte, womit man den Anschluss an die Spitze des Feldes verlor. „Wir brauchten einen Splash, um über die Distanz zu kommen, also nahmen wir die erste Möglichkeit wahr, um das hinter uns zu bringen", so Technikchef Ferdinando Cannizzo. Im ersten Teil der Doppelstints waren die 499P wettbewerbsfähig, im zweiten Stint folgte ein deutlicher Drop, der zusammen mit den Strafen und dem frühen Splash-Stopp den Anschluss an die Spitze kostete.

Cadillac klar vor Porsche

Daher musste der drittplatzierte Ferrari am Ende schon noch Gas geben, um den lästigen Cadillac hinter sich zu lassen, im Ziel lagen nur zehn Sekunden zwischen dem besten LMDh-Auto und dem ▷

MOTORSPORT IMAGES

Cadillac gewann das interne LMDh-WM-Duell gegen Porsche deutlich



MOTORSPORT IMAGES

Beim WM-Debüt kamen die Porsche nur auf die Plätze 5 und 6

NACHRICHTEN

KOLLES & GLICKENHAUS

In Sebring standen auch zwei private Hypercar-Teams am Start: Das Team von Jim Glickenhaus entmottete seinen LM007, mit dem man über den letzten Winter keinen einzigen Meter getestet hat. Die Folgen waren im Rennen zu erkennen: Romain Dumas musste das Auto nach drei Rennstunden mit Zündungsproblemen abstellen. Das Vanwall-Hypercar des Kolles-Teams zeigte beim Renndebüt besonders mit Tim Dillmann am Steuer eine gute Pace, die beste Rennrunde war eine Sekunde schneller als beim Hauptgegner Glickenhaus. Leider sorgte ein unverschuldeter Auffahrunfall für Zeitverlust und Reparaturarbeit in der Box, im Ziel belegte der Vanwall Platz 30.

TOYOTA-TEST IN SEBRING

Das Toyota Gazoo Racing Team testete im Anschluss an das 12h-Rennen von Montag bis Mittwoch in Sebring. „Es geht dabei nicht um einen klassischen Zuverlässigkeitstest für Le Mans, sondern eher um eine günstige Testmöglichkeit mit Schönwettergarantie, denn wir sind ja wegen des Rennens bereits vor Ort", erklärte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon die Hintergründe für die Sebring-Wahl.

ROLLOUT MUSTANG GT3

Neben Toyota werden Ford und Multimatic den Rollout des neuen GT3-Modells auf Basis des Ford Mustang vornehmen. Das Auto muss bis Juli homologiert werden, um beim 24h-Rennen in Daytona im Januar 2024 sein Renndebüt geben zu können.

FERRARI TRIMMT HINTEN

Bei der Präsentation des 499P im Oktober hatte Ferrari noch offen gelassen, ob die Trimmung der Aerodynamik vorne oder hinten erfolgt. Technikchef Ferdinando Cannizzo enthüllte in Sebring, dass man die konventionelle Lösung gewählt hat: „Wir trimmen die Aero über den Heckflügel."

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Der Ferrari zog beim Debüt in Sebring alle Blicke auf sich – wie ein Model auf dem Laufsteg

Ferrari auf Platz 3. Das Caddy-Trio Earl Bamber, Alex Lynn und Richard Westbrook hatte sich schon nach den Testfahrten und den Trainingssessions Hoffnung auf einen Podestplatz gemacht.

„Wir haben ein gutes und schnelles Auto, die beiden LMDh-Porsche haben wir im Griff", analysierte Earl Bamber. „Toyota ist unantastbar, aber bei Ferrari haben wir vielleicht eine Chance, denn wir haben mehr Konstanz über die Doppelstints." Ohne eine Durchfahrtsstrafe für einen FCY-Verstoß wäre der dritte Platz für Caddy in Reichweite gewesen.

„Wir können stolz auf unsere Leistung sein. Unser Einsatzteam ist genauso neu in der WEC wie das Penske-Team, aber wir waren deutlich besser und haben Porsche zwei Runden abgeknöpft. Porsche muss unser Maßstab sein, denn sie fahren auch ein LMDh-Auto. Mit Blick auf die Hypercars war Toyota bockstark. Ohne die Strafe hätten wir Ferrari hinter uns halten können", so Bamber. „Aber wir müssen auch noch nachlegen, zum Beispiel bei den Gelbphasen, wo wir zu viel Zeit verloren haben."

Zum Thema BOP zwischen LMH und LMDh nur so viel: Toyota und Ferrari waren bei den Bestzeiten sechs bis acht Zehntel schneller als Cadillac, allerdings verlieren die LMH für den BOP-Cluster der nächsten drei Rennen (Portimão, Spa, Le Mans) Leistung, außerdem müssen sie Gewicht zupacken. Toyota hat das Rennen nicht wegen der schnellsten Rundenzeit gewonnen, sondern über die phänomenale Konstanz im zweiten Stint auf dem gleichen Satz Reifen.

Porsche: Bremsprobleme

Porsche und Cadillac hatten in Sebring das gleiche Ziel, nämlich den jeweils anderen zu schlagen. Caddy hat das WM-interne LMDh-Duell gewonnen. „Sie haben mehr aus ihrem Paket herausgeholt, im großen Durchschnitt hat uns eine Sekunde auf Cadillac gefehlt", gab Porsches LMDh-Programmleiter Urs Kuratle offen zu.

Es war erkennbar, dass es bei Porsche an der Reifennutzung im zweiten Stint klemmte, dazu wurde das Team durchgehend von zum Teil massiven Bremsproblemen geplagt. Das Brake-by-Wire-System, das die Bremsverteilung bei Rekuperation an der Hinterachsbremse nach vorne verschiebt, bekam Porsche das ganze Wochenende nicht in den Griff. Die Piloten klagten über ein loses Heck auf der Bremse und Überbremsen der Vorderräder. „Das war in der Tat unsere größte Baustelle", sagt Kuratle. „Jetzt müssen wir herausfinden, wie viel von dem Zeitverlust auf Cadillac auf die Bremsprobleme zurückzuführen ist." Im Rennen wurde auch klar, dass Porsche bei der Reichweite einen Malus von phasenweise zwei Runden auf Toyota hatte.

> „Unser Team ist genauso neu in der WEC wie Porsche und Penske – aber wir waren deutlich besser und haben ihnen zwei Runden abgeknöpft."
>
> Cadillac-Pilot Earl Bamber

Aber es war nicht alles schlecht: Das erst vor zwei Wochen final formierte WEC-Einsatzteam von Penske Motorsport kämpfte sich mit vielen Überstunden durchs Wochenende, zog aber das Rennen ohne erkennbare Fehler durch. Dazu absolvierten die beiden Porsche 963 die Distanz fast ohne Zuverlässigkeitsprobleme, nur ein Problem mit der Servolenkung sorgte für einen außerplanmäßigen Boxenstopp. Fakt ist aber auch, dass das WM-Debüt von Porsche auf den Plätzen 5 und 6 endete – zwei Runden hinter dem LMDh-Intimfeind Cadillac und vier Runden hinter dem Sieger Toyota. „Die Toyota sind um Lichtjahre schneller", offenbarte ein Werksfahrer die seelische Situation im Porsche-Lager.

Peugeot: Wenig amüsiert?

Noch deutlich mieser war die Stimmung bei Peugeot: Über den Winter haben die Franzosen drei Langstreckentests absolviert und vermutlich zwei Joker verballert, um die Performance und die Zuverlässigkeit ihres Hypercars 9X8 zu verbessern. Davon war in Sebring herzlich wenig zu sehen.

Die Liste der Probleme war ellenlang, die Performance war weit weg von Toyota und Ferrari. Technikchef Olivier Jansonnie verwies zwar zu Recht darauf, dass Peugeot zum ersten Mal in Sebring antrat und das Aero-Konzept eine tiefe Abstimmung benötigt – was aber in Sebring wegen der Bodenwellen nicht geht.

Alles gut und schön, aber dass das Rennen für Peugeot auf den Plätzen 31 und außerhalb der Wertung endete, sagt eigentlich alles. Dazu war Stellantis-Boss

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

Das Corvette-Trio Keating, Catsburg und Varrone dominierte die GTE-Am

JÜRGEN TAP

Ferrari sorgte für viel Aufsehen – auch mit einem harten Crash im Rennen

Carlos Tavares vor Ort, und er war dem Vernehmen nach alles andere als amüsiert. Bleibt abzuwarten, was jetzt passiert …

Spritpoker in der LMP2

Das Ferrari-Debüt und der erste Clash zwischen LMH und LMDh beherrschte in Sebring alles. Dennoch bot auch die LMP2-Klasse ein tolles Autorennen mit Dramatik bis zum Zielstrich: Die drei Topteams Jota, United Autosports und Prema lieferten sich im Finale einen Spritpoker. Jota brach den Poker als Erster ab und jagte daraufhin das Prema-LMP2-Auto, bis deren Fahrer Mirko Bortolotti zwei Runden vor Ende ebenfalls an die Box kommen musste, um nachzutanken. Doch der Sieg war noch nicht unter Dach und Fach, weil von hinten Filipe Albuquerque im United Autosports-LMP2 zur Jagd blies.

„Filipe sollte den Stint auf 21 Runden strecken und den Speed trotzdem halten – was natürlich nicht geht", so United-Teamchef Richard Dean. „Filipe hätte beim Spritsparen eine Sekunde pro Runde einbüßen müssen, er verlor aber nur drei Zehntel – keine Ahnung, wie er das macht!"

Im Ziel hatte Albuquerque den Rückstand auf den Jota-Piloten Will Stevens auf 2,8 Sekunden eingedampft. „Ich hätte noch zwei Runden gebraucht, aber zuvor wäre mir eh der Sprit ausgegangen", scherzte Albuquerque im Ziel.

Die GTE-Am-Klasse bot weniger Dramen: Das Corvette-Team siegte mit deutlichem Vorsprung auf den Proton-Porsche von Teamchef und Fahrer Christian Ried. Ein Teil des Erfolges war der sehr gute Speed des Corvette-Amateurfahrers Ben Keating, der andere Grund war ein BOP-Vorteil, besonders beim Tankinhalt und damit bei der Reichweite.

Seit diesem Jahr muss die verbliebene GTE-Privatfahrerklasse übrigens ohne Reifenwärmer auskommen – allerdings mit Reifen, die für die Verwendung von Reifenwärmern gebaut wurden. Die Fahrer verstehen die neue Regel ebenso wenig wie der Reifenhersteller. Bleibt zu hoffen, dass der Schuss bei kalten Temperaturen zum Beispiel in Spa oder in Fuji nicht nach hinten losgeht.

Die Moral von der G'schicht? Sebring war ein gelungener Auftakt in eine neue Ära, vor vollem Haus. Im Moment liegen die LMH vor den LMDh, aber es ist noch nicht aller Tage Abend. Toyota und Ferrari sind bockstark, da werden es alle anderen schwer haben. Eine Revanche wird es in Sebring 2024 nicht geben, denn die Sportwagen-WM wechselt nach Austin. ■

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

ERSTER WM-LAUF IN SEBRING (USA)

Länge Strecke: 6,019 Kilometer; **Renndistanz:** 239 Runden = 1438,541 km; **Pole-Positions: LMH:** Antonio Fuoco, Ferrari 499P (#50) 1.45,067 min; **LMP2:** Oliver Jarvis, United Autosports-Oreca (#23) 1.49,974 min; **GTE-Am:** Sarah Bovy, Iron Dames-Porsche 911 (#85) 1.58,949 min; **Schnellste Rennrunden: LMP1:** Sébastien Buemi, Toyota GR010 (#8) 1.47,885 min; **LMP2:** Charles Milesi, Alpine-Oreca (#36) 1.51,406 min; **GTE:** Daniel Serra, Ferrari 488 GTE (#57) 1.59.143 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	LMH	#7	Conway/Kobayashi/López	Toyota GR010 Hybrid	8:00.19,877 h
2.	LMH	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Toyota GR010 Hybrid	+2,168 sec
3.	LMH	#50	Fuoco/Molina/Nielsen	AF Corse-Ferrari 499P	+2 Runden
4.	LMH	#2	Bamber/Lynn/Westbrook	Cadillac V-Series R	+2 Runden
5.	LMH	#5	Christensen/Cameron/Makowiecki	Porsche 963	+4 Runden
6.	LMH	#6	Estre/Lotterer/Vanthoor	Porsche 963	+4 Runden
7.	LMP2	#48	Beckmann/Ye/Stevens	Hertz Team Jota-Oreca 07	+9 Runden
8.	LMP2	#22	Lubin/Hanson/Albuquerque	United Autosports-Oreca 07	+9 Runden
9.	LMP2	#63	Bortolotti/Kvyat/Pin	Prema Racing-Oreca 07	+9 Runden
10.	LMP2	#34	Smiechowsky/Scherer/Costa	Inter Europol-Oreca 07	+9 Runden
11.	LMP2	#41	Andrade/Kubica/Delétraz	Team WRT-Oreca 07	+9 Runden
12.	LMP2	#28	Heinemeier-Hansson/Fittipaldi/Rasmussen	Jota-Oreca 07	+9 Runden
13.	LMP2	#31	Gelael/Habsburg/Frijns	Team WRT-Oreca 07	+9 Runden
14.	LMP2	#9	Ugran/Viscaal/Caldarelli	Prema Racing-Oreca 07	+10 Runden
15.	LMH	#51	Calado/Giovinazzi/Pier Guidi	AF Corse-Ferrari 499P	+11 Runden
16.	LMP2	#36	Vaxivière/Canal/Milesi	Alpine-Oreca 07	+11 Runden
17.	GTE-Am	#33	Keating/Varrone/Catsburg	Chevrolet Corvette C8.R	+18 Runden
18.	GTE-Am	#77	Ried/Pedersen/Andlauer	Dempsey Proton-Porsche 911 RSR -19	+20 Runden
19.	GTE-Am	#57	Kimura/Huffaker/Serra	Kessel Racing-Ferrari 488 GTE Evo	+20 Runden
20.	GTE-Am	#21	Constantini/Mann/De Pauw	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+20 Runden
21.	GTE-Am	#54	Flohr/Castellacci/Rigon	AF Corse-Ferrari 488 GTE Evo	+20 Runden
22.	GTE-Am	#60	Schiavoni/Cressoni/Picariello	Iron Lynx-Porsche 911 RSR -19	+20 Runden
23.	GTE-Am	#86	Wainwright/Barker/Pera	GR Racing-Porsche 911 RSR -19	+21 Runden
24.	GTE-Am	#85	Bovy/Gatting/Frey	Iron Dames-Porsche 911 RSR -19	+21 Runden
25.	LMP2	#10	Cullen/Kaiser/Aubry	Vector Sport-Oreca 07	+21 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	José María López	38 Punkte
1.	Mike Conway	38
1.	Kamui Kobayashi	38
2.	Sébastien Buemi	27
2.	Brendon Hartley	27
2.	Ryo Hirakawa	27

MARKEN HYPERCAR

1.	Toyota	38 Punkte
2.	Ferrari	24
3.	Cadillac	18

FAHRER LMP2

1.	Filipe Albuquerque	38 Punkte
1.	Frederick Lubin	38
1.	Philip Hanson	38
2.	Mirko Bortolotti	27
2.	Doriane Pin	27
2.	Daniil Kvyat	27

FAHRER GTE-AM

1.	Ben Keating	38 Punkte
1.	Nicky Catsburg	38
1.	Nicolas Varrone	38
2.	Christian Ried	27
2.	Julian Andlauer	27
2.	Mikkel Pedersen	27

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GT WINTER SERIES

Spannung beim Finale

Johannes Kapfinger (Porsche) hat sich in einem spannenden Finale den Titel in der GT Winter Series 2022/2023 gesichert.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich hatte Simon Connor Primm im Mercedes-AMG GT4 von CV Performance alle Trümpfe in der Hand: Mit über elf Punkten Vorsprung vor Johannes Kapfinger (Porsche 911 GT3 Cup) ging er ins Final-Wochenende, das auf dem GP-Kurs von Barcelona stattfand.

Wie ab diesem Jahr auch wieder bei der Formel 1 wurde in der GTWS die flüssige Streckenvariante im dritten Sektor genutzt. Und schon im ersten Sprintlauf spitzte sich das Titelrennen zu: Kapfinger gewann seine Klasse, Primm wurde „nur“ Vierter. Im zweiten Lauf musste Kapfinger wegen Track-Limit-Verstößen von hinten starten und wurde Klassen-Dritter, während Zwillingsbruder Michael die Klasse der Cup-Elfer für sich entschied. Primms Teamkollege Jan-Philipp Springob wurde ins Kiesbett bugsiert. Vor dem entscheidenden Endurance-Rennen betrug der Abstand zwischen Primm und Kapfinger nurmehr 0,99 Punkte.

Drama im Endurance-Lauf

Das endete für den CV-AMG vorzeitig: Schon im Startgetümmel musste Primm neben die Strecke und beschädigte sich den Frontsplitter an einem Wurst-Kerb. Später löste sich das Teil komplett, womit das Rennen gelaufen war. Kapfinger reichte P2 in der Cup2-Klasse für den Titel. Primm rutschte sogar noch auf P3 ab, nachdem sich Andreas Greiling und Jens Richter mit einem weiteren Klassensieg in der Cup3-Klasse vorbeigeschoben hatten.

Der Kampf um die Siege beim Finale war ebenfalls spannend. Im ersten Lauf setzte sich Michael Joos im Porsche 911 GT3 R gleich am Start an die Spitze und holte sich den Sieg. Im zweiten Durchgang nutzte Ex-Champ-Car-Pilot Ronnie Bremer den überlegenen Topspeed des Razoon-KTM X-Bow GT2 und gewann von Startplatz 5 aus. Der Endurance-Sieg ging an das Duo Dreisow/Lauck (Huber-Porsche).

„Hinter uns liegt eine erfolgreiche Saison“, fasst GTWS-Projektleiter Robin Selbach zusammen. Im nächsten Jahr soll die Serie noch weiter expandieren. ■

GT WINTER SERIES

Der Champion: Johannes Kapfinger setzte sich am Ende knapp durch

GT WINTER SERIES

Full House: Beim Finale in Barcelona waren über 40 Autos am Start

GT WINTER SERIES

Boom: Die GT4-Autos bekommen zukünftig eine eigene Winterserie

GT WINTER SERIES, SAISONFINALE IN BARCELONA

1. Sprintrennen, 12 Runden à 4,657 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Michael Joos	Team Joos	25.06,863 min
2.	Kenneth Heyer	équipe vitesse	+ 3,454 s
3.	Johannes Kapfinger	Huber Racing	+ 8,420 s
4.	Michael Kapfinger	Huber Racing	+ 9,669 s
5.	Manuel Lauck	Huber Racing	+ 13,201 s
6.	Matteo Ferrer	Phoenix Racing	+ 13,359 s
7.	Markus Sedlmaier	Sedlmaier	+ 13,876 s
8.	Marcus Suabo	Schütz Motorsp.	+ 15,887 s
9.	Martin Englmeier	Laptime Perf.	+ 18,771 s
10.	Thomas Andersen	Razoon Racing	+ 19,153 s

2. Sprintrennen, 13 Runden à 4,657 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Ronnie Bremer	Razoon Racing	25.43,512 min
2.	Kenneth Heyer	équipe vitesse	+ 2,136 s
3.	Michael Joos	Team Joos	+ 2,405 s
4.	Darren Leung	Schubert Mot.	+ 7,004 s
5.	Michael Kapfinger	Huber Racing	+ 8,224 s
6.	Matteo Ferrer	Phoenix Racing	+ 12,967 s
7.	Klaus Horn	Team Joos	+ 16,998 s
8.	Johannes Kapfinger	Huber Racing	+ 17,468 s
9.	Jörg Dreisow	Huber Racing	+ 19,468 s
10.	Mattias Astrand	M-Tech	+ 20,276 s

Endurance-Rennen, 31 Runden à 4,657 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Dreisow/Lauck	Huber Racing	1:01.09,524 h
2.	Kenneth Heyer	équipe vitesse	+ 4,764 s
3.	Michael Joos	Team Joos	+ 21,794 s
4.	Lisowski/Klaja	PTT Racing	+ 30,889 s
5.	Johannes Kapfinger	Huber Racing	+ 39,427 s
6.	Leung/Harper	Schubert Mot.	+ 53,174 s
7.	Ronnie Bremer	Razoon Racing	+ 1.03,330 min
8.	M. Sedlmaier/Daum	Huber Racing	+ 1.12,562 min
9.	Mick Pardo	Laptime Perf.	+ 1.34,099 min
10.	Anderson/Astrand	M-Tech	+ 1.34,456 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): WM-Kalenderplanungen für 2024

WM-Kalender vor dem Umbruch

Sebring ist Geschichte – im Sinne des Wortes: Die Sportwagen-WM kehrt im nächsten Jahr nicht mehr nach Sebring zurück und plant ein eigenes Rennen in Amerika ohne die IMSA-Serie. Portimão entfällt ebenfalls, stattdessen soll São Paulo in den WM-Kalender zurückkehren.

Von: **Marcus Schurig**

Am Rande des 12h-Rennens in Sebring wurde zur Gewissheit, was eh schon alle wussten: Die Sportwagen-WM bestreitet 2024 ihren Saisonauftakt nicht mehr in Florida. Erstens, weil der Auftakt bereits nach Katar vergeben wurde; zweitens, weil die WEC nicht mehr im Rahmenprogramm der IMSA antreten will. Die Suche nach einem Ersatz in Amerika läuft bereits, eine ACO-Abordnung reiste vor zehn Tagen nach Austin, auch ein Rennen in Indianapolis ist immer noch möglich.

MOTORSPORT IMAGES

Die WEC will in Amerika eigene Wege gehen, offenbar ist Austin favorisiert

Wie könnte der WM-Kalender für 2024 aussehen? Der Saisonauftakt findet samt Prolog-WM-Vortest im Februar oder März in Katar statt. Noch offen ist, ob zwischen Katar und Le Mans ein oder zwei Rennen stattfinden. Klar ist, dass die WM nicht mehr nach Portimão zurückkehrt. Entweder rückt Monza vor das gesetzte Rennen in Spa Anfang Mai oder es bleibt bei zwei WM-Läufen vor Le Mans.

Bahrain ist als Finale gesetzt, ebenso der WM-Lauf in Fuji. Das Rennen in Monza könnte seinen Platz im Juli behalten oder vor Spa im April stattfinden. Bleibt Monza im Juli, will die WM aus logistischen Gründen im Spätsommer zwei Läufe kombinieren: So könnten im September binnen zwei Wochen zwei WM-Rennen in Austin und São Paulo über die Bühne gehen – früher hat es schon mal eine ähnliche Kombination mit Austin und Mexiko gegeben. Ein Rennen in Brasilien findet große Unterstützung im WM-Fahrerlager. Austin sorgt dagegen für wenig Begeisterung, da man dort traditionell vor wenigen Zuschauern fahren dürfte. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

REGELGRENZE FÜR POWER

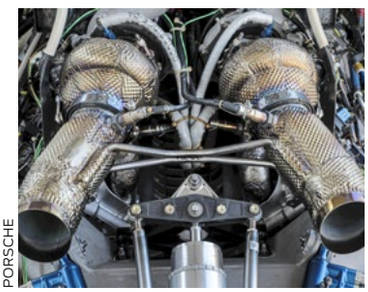
Am Rande des Doubleheaders in Sebring sickerte durch, dass sich offenbar der Algorithmus für die Regelgrenze der Maximalleistung in den beiden Rennserien WEC und IMSA unterscheidet. Die Hintergründe sind noch unklar, aber Fakt ist, dass die Regelgrenze für die maximale Leistung eine wichtige Rolle bei der Gesamt-Performance spielt. Angeblich hat sich zum Beispiel Toyota für 2023 genau in diesem Punkt deutlich verbessert, weil man nun in der Lage ist, die Leistung näher an die Grenze heranzuregeln, angeblich bis auf ein Prozent Genauigkeit, während vorher die Streuung deutlich größer war. Die Hersteller dürfen die vom Reglement gesetzte Grenze nicht überschreiten, daher ist es wichtig, möglichst nah an den Grenzwert zu kommen. Das gelingt angeblich bei Turbomotoren besser als bei Saugmotoren. Das passt zu Aussagen aus dem Cadillac-Lager, wonach die Amerikaner Mühe haben, die Leistung sauber entlang der Maximalgrenze zu regeln.

AUDI BENENNT 24h-TEAMS

Audi Sport hat für das 24h-Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife die Team- und Fahrerkombinationen definiert: Als werksunterstützte Teams gehen dabei die Mannschaften Car Collection Motorsport, Land Motorsport und Scherer Sport PHX an den Start. Für Scherer Sport PHX greifen die Piloten Frédéric Vervisch, Mattia Drudi, Ricardo Feller und Dennis Lind ins Lenkrad. Bei Car Collection fahren Luca Engstler, Dennis Marschall, Gilles Magnus und Max Hofer; Land Motorsport fährt mit dem Trio Christopher Haase, Christopher Mies und Patric Niederhauser.

LMDh: BAD VIBRATIONS?

Nach dem 24h-Rennen war es noch eine Arbeitshypothese, die jetzt aber beim 12h-Rennen in Sebring von Herstellervertretern bestätigt wurde: Die deutschen Marken BMW und Porsche kämpfen mit Motorvibrationen, die im Wesentlichen durch die Verwendung flacher Kurbelwellen ausgelöst werden. Beide Hersteller haben bereits mehrere Bauteile über sogenannte Entkopplungselemente „beruhigt". Die Vibrationen waren auch teilweise verantwortlich für die Hybridprobleme im Vorfeld des 24h-Rennens in Daytona.



PORSCHE

WEC: STRIKE TEAM-REGELN

Die WEC begrenzt die Anzahl der operativen Teammitglieder in der Hypercar-Topklasse auf 22 Mitarbeiter pro Auto. Mehrere Hersteller bekunden jetzt Mühe, das notwendige Personal an die Strecke zu bringen, auch deshalb, weil die WEC die Personalobergrenze sehr strikt kontrolliert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eilzeitarbeit

Nach drei Rallyes führt ein Mann die Tabelle an, der gar nicht Weltmeister werden will. Sébastien Ogier zeigte bei seinem 57. WM-Sieg in Mexiko, dass er immer noch der Mann ist, den es zu schlagen gilt.

Von: **Markus Stier**

Es ist nicht so, dass der Weltmeister nicht alles versucht hätte. Kalle Rovanperä wusste, dass es als Tabellenzweiter und damit Zweiter auf der Strecke schwierig werden würde, den ersten Schotterlauf der Saison zu gewinnen, aber so schwierig? Schließlich hat er im Vorjahr von vorn in Portugal gewonnen, wo ihm niemand eine Siegchance gab. Der im Vorjahr so leichtfüßige Champ dreht ordentlich am Rad, schlägt am Freitag mit dem Heck in eine Böschung ein. Aber ist er nicht der vom Glück Geküsste, der von den Göttern Geliebte? Kommen die großen Meister nicht auch häufiger als die Normalsterblichen mit Fehlern davon?

Es ist alles heil, und Rovanperä trifft die nächste Böschung am Samstagmorgen. „Was soll gewesen sein?“, fragt er spitzbübisch grinsend. Am Samstagnachmittag übersteuert der Yaris zwischen zwei Barrierenreihen, kein Platz für Spielchen. Rovanperä zwingt das Auto in einen Dreher, muss mehrfach vor- und zurücksetzen, bis die Schnauze wieder in die gewünschte Richtung zeigt. „Besser als einschlagen“, sagt er mit bestechender Logik.

Wenn das Ergebnis mit Rang 4 und knapp zwei Minuten Rückstand eher unscheinbar ist, muss das eben ein Glanzstück auf der Powerstage kompensieren. Und wieder gibt der Finne alles, aber dieses Mal zeigen ihm die Götter die Gelbe Karte. Das ausgeschlagene hintere Seitenfenster nach dem Rasieren einer Phalanx von Jungbäumen ist nur Kosmetik, schwerer wiegt das abgerissene obere Flügelblatt am Heckspoiler. „Ohne Abtrieb ging nichts mehr“, sagt Rovanperä. Und obwohl er den vierten Rang rettet, hämmert er nach der letzten Lichtschranke wütend auf sein Lenkrad ein. So in Rage hat man den sonst so lässig lächelnden 22-Jährigen noch nie gesehen.

Danke für gar nichts

Rovanperäs Rallye ist schon kaputt, als sie gerade richtig angefangen hat, und schuld ist M-Sport. Vergessen wir die zwei Micky-Maus-Auftritte am Donnerstagabend, in denen Schweden-Sieger und Tabellenführer Ott Tänak mit dem Selbstverständnis eines Unfehlbaren zu Werke geht und die Führung

Das muss Vincent Landais erst mal einer nachmachen: zweiter Rally1-Start mit Sébastien Ogier, zweiter Sieg.

übernimmt, die erste wirkliche Mexiko-Prüfung ist El Chocolate und eine Legende. Bis auf 2666 Meter über dem Meer schraubt sich die Piste nach oben. Mit rund 29 Kilometern ist El Chocolate die zweitlängste Prüfung der Rallye und vielleicht die härteste. Tänak hat nicht einmal die Hälfte hinter sich, da verabschiedet sich der Turbolader am Ford Puma. Nach einer lähmenden Weile erweckt der Este den Vier-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Niemand weiß so gut wie Sébastien Ogier, wo man in Mexiko schnell und wo man besser langsam fahren sollte

zylinder wieder zum Leben, aber ohne Ladedruck leidet der 1,6-Liter-Vierzylinder an schwerem Asthma. Tänak rettet sich bis zum Mittagsservice, aber er verliert über zwölf Minuten, womit erstens die Tabellenführung nur dann nicht futsch ist, wenn in der Karibik wie vor 65 Millionen Jahren ein Meteorit einschlägt, und er zweitens den Besen an Rovanperä weiterreicht.

Bei keiner Rallye ist der Straßenfeger-Job so mies bezahlt wie in Mexiko. Und dieses Jahr kommt es noch schlimmer: An der Streckenführung hat sich seit dem letzten Auftritt der Weltelite vor dem ersten Corona-Shutdown nicht viel geändert, aber viele Pisten sind verbreitert und theoretisch geglättet worden, mit der Konsequenz, dass noch mehr loser Schotter auf dem Untergrund liegt als sonst. Die Fahrer haben Furcht vor losgerissenem Gestein aus dem Bankett, besonders Sébastien Ogier, der sein Misstrauensvotum gegen Pirelli mehrfach geäußert hat, vor allem, seitdem die neuen Hybridautos gegenüber den 2020 noch eingesetzten World Rally Cars mit 70 Kilo Zusatzgewicht und 140 PS mehr Power an den Gummis zehren.

Doch über Reifen wird an diesem Wochenende wenig gesprochen. Nur M-Sport-Kunde Jourdan Serderidis und Kalle Rovanperä nehmen aus der Riege der zehn Rally1-Teilnehmer an diesem Wochenende zweimal zwei Ersatzräder an Bord: der erste aus Sicherheitsgründen, der zweite, um taktieren zu können und nach Möglichkeit die weicheren, weil schnelleren Reifen zu sparen. Pirellis oberster Kritiker Ogier selbst fährt grundsätzlich mit nur einem Reserverad los. Nicht nur der Reifenflüsterer aus Frankreich kommt ohne Plattfuß durch das Wochenende. Nur drei Reifen gehen drauf, und nur Sordo verliert am Freitagmorgen eine runde Minute und damit jede Chance auf eine Top-Platzierung. Der Spanier wird hinter Rovanperä unscheinbarer Fünfter.

Kurioserweise hilft gerade die erhöhte Sandauflage beim Erhalt der Reifen, ausgerechnet den frühen Klopper El Chocolate nehmen alle mit der empfindlicheren weichen Mischung unter die Räder. Die Fahrer kämpfen trotzdem um Grip, viele wähnen den Fehler in ihrer Differenzialabstimmung oder im Fahrwerk, bis sie die Kollegen mit den gleichen Klagen hören. Kaum einer, der im Interview kurz nach jeder Prüfung nicht betont, wie wahnsinnig rutschig es sei.

Eine Spur besser als keine

Die Zahlen zeigen ein klares Ergebnis: Als Rovanperä und der WM-Dritte Thierry Neuville auf der ersten Freitagsprüfung noch Tänak vor sich haben, nehmen die Tabellenverfolger dem Gejagten im Gleichtakt auf jedem Kilometer etwa eine halbe Sekunde ab. Als Tänak sie mit seiner Ford-Luftpumpe passieren lassen muss und Rovanperä vorn ist, verliert der auf den hinter ihm kommenden Neuville schlagartig drei Zehntel pro Kilometer. Die Ergebnisliste der Top 6 ist nach den ersten 30 Schotterkilometern eine exakte Umkehrung der Startreihenfolge.

Sordos Rallye ist schon kaputt, das Kommando übernimmt Esapekka Lappi im Hyundai, der nach mauem Saisonbeginn schön weit hinten starten darf. Verfolgt wird der Finne vom WM-Fünften Ogier, der nun erkennt, dass er sich als Vollzeitakteur so oft völlig unnötig in Schweden abmühte. Als Ruheständler in Teilzeit kommt der achtmalige Champion mental erfrischt nach Lateinamerika. Ogier liebt Mexiko, und Mexiko liebt ihn.

Trotz der dünnen Luft, der harten Strecken und der fiesen Fallen, die der dritte WM-Lauf bietet, ist die einzige Rallye auf dem nordamerikanischen Kontinent bei den Fahrern durchweg beliebt. Selbst Jourdan Serderidis, der mit einem rausgerissenen Vorderrad schon auf dem ersten El-Chocolate-Durchgang strandet, für seinen teuer bezahlten Einsatz die komplette erste Etappe verpasst und 25. und somit Viertletzter wird, ist bester Laune: „Das war ein schönes Wochenende."

Das mag sein Teamchef nicht unterschreiben: „Schlimmer kann es nicht anfangen." Damit meint Richard Millener nicht etwa Serderidis, der durch seinen Ausritt am Freitagmorgen die Strecke blockiert und für einen WP-Abbruch sorgt. Auch nicht M-Sports Nummer zwei Pierre-Yves Loubet, der sich einkringelt und dabei am Kurveninnenrand dummerweise einen dicken Fels überrennt, der eine Aufhängung abschlachtet. Immerhin, der havarierte Korse steht anders als Serderidis nur halb auf der Ideallinie. Für die Unfälle kann das Team nichts, aber der frühe Defekt von Tänak radiert die gesamte M-Sport-Truppe schon auf der ersten echten Prüfung aus den Top 20. „Wenn du Weltmeister werden willst, darfst du dir solche Pannen nicht leisten", sagt Millener, und Tänak, der sich nie sonderlich bemüht, Unmut zu schlucken, pflichtet ihm öffentlich bei.

Was dem einst bei M-Sport groß gewordenen Champion von 2019 wurmt, ist gar nicht so sehr die lästige Panne, sondern die Chancenlosigkeit. Wurde er in Monte Carlo einigermaßen zügig mit dem Puma warm, staunte er bei seinem Sieg in Schweden selbst über seine Konkurrenzfähigkeit, fiel es ihm in drei ▷

ROESELER

Sébastien Ogier hat nach Monte Carlo nun auch in Mexiko den Hut auf: Er hat sieben Siege, Vorgänger Loeb sechs

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Evans: Mit verstauchtem Toyota-Knöchel wehrloser Dritter

ROESELER

Neuville: Trotz reichlich Problemen mit Kampfgeist auf Rang 2

Tagen Mexiko bis zum Schluss schwer, sich sein Sportgerät zu eigen zu machen. „Mit fehlt jedes Selbstvertrauen“, stapelte Tänak tief. Seine vier Bestzeiten täuschen: Die fuhr Tänak samt und sonders auf kurzen Zuschauer-Belustigungs-Prüfungen. Einen Mangel an Vorbereitung mag er nicht erkennen. Unter den aktuellen Restriktionen ist jeder Testtag kostbar. Tänak hatte vor der ersten Schotter-Rallye deren zwei.

Die Klage ist des Esten Gruß

Der Mann aus Saremaa neigt zur Übertreibung. Wer in der finalen Powerstage jeden außer Mexiko-Abosieger Ogier bügelt, kann nicht so schlecht zurechtkommen, wie er tut. Nach der mit 35 Kilometern längsten Prüfung am Sonntagmorgen klagt Tänak, einer der vorderen Stoßdämpfer sei völlig hin. Zwei zweitschnellste Zeiten zum Abschluss lassen sich mit einer schlotternden Luftpumpe im Vorderwagen aber kaum verwirklichen.

Wenn wir von ernsthaften Schäden reden, dann von Takamoto Katsutas Yaris, der nach einem Fahrfehler eine mindestens sechs Meter tiefe Felsböschung hinunterstürzt. Und das ist gar nichts gegen Esapekka Lappi. Der endlich wieder in Vollzeit aktive Finne, der seit seinem Finnland-Erfolg 2017 auf einen weiteren WM-Sieg wartet, legt am Freitag nach eigenem Befinden einen der besten Tage seines Lebens hin. Obwohl ihn der sechsmalige Mexiko-Sieger Ogier erbarmungslos vor sich hertreibt, verliert der WRC2-Weltmeister von 2016 nicht die Nerven. Nach der Auftaktprüfung liegt Ogier eine halbe Sekunde hinter ihm, nach acht Prüfungen 0,3 Sekunden. Der Abstand ist nie größer als 2,2 Sekunden. Erst auf den nur kurzen 3,7 Kilometern von „Las Dunas“ kann er sich auf 6,9 Sekunden absetzen, weil Ogier sich schon im Feierabend wähnt.

Aber wie so oft, wenn ein WM-Lauf ein ganz großes Duell verspricht, ist ein Morgen später die Luft raus. Lappi macht nach einer Bodenwelle einen kleinen Flüchtigkeitsfehler mit großer Wirkung. Sein Hyundai schlägt erst innen in eine steinerne Böschung ein, dann katapultiert es ihn nach außen, wo ein Strommast steht. Und fällt. Nach einer knappen Minute steht der Motorraum in Flammen. Lappi greift zum Feuerlöscher. Der ist bald leer, es züngelt immer noch. Zum Glück kommt WRC2-Leader Gus Greensmith des Weges und stiftet sein Löschgerät. Lappi bekämpft am Boden die Flammen, während über ihm angerissene Stromkabel Funken sprühen und blaue Flammen züngeln. Was soll’s? „Ich hatte einen Helm auf und nur im Kopf, das verdammte Feuer auszukriegen.“ Am Ende kühlt die Feuerwehr das Auto so herunter, dass Teamchef Cyril Abiteboul Lappis Auto nicht als Wrack abschreiben muss.

Der i20 ist allerdings so beschädigt, dass an einen Restart am Sonntag nicht zu denken ist. Zudem ist die Strecke durch den gestürzten Mast so blockiert, dass sie nach Lappis Abgang gestoppt und der zweite Durchgang gestrichen werden muss. Lappi entschuldigt sich beim Team, aber Abiteboul ist ihm nicht gram. Wo gehobelt wird, fallen Späne, und Startposition hin oder her, der aktuelle Hyundai ist ein siegfähiges Auto.

Krise als Chance

Das beweist niemand besser als Thierry Neuville. Die Geschichte scheint wie viele Rallye-Wochenenden im Frühjahr des Vorjahres zu beginnen, wo ein gebrochener Dämpfer oder ein gerissener Keilriemen schon am Freitagmorgen forderte, im fahrereigenen Steuergerät von Siegeshunger auf Schadensbegrenzung umzuschalten. Dieses Mal sind es ein durch eine harte Kompression blockierter Dämpfer und eine angeschlagene Antriebswelle, mit der sich der Belgier durch den Nachmittag schraubt. Da ist der ausgefallene Hybridantrieb am Morgen fast zu vernachlässigen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Lappi: Riesenleistung im Hyundai am Freitag, am Samstag Ego und Strommast geknickt

RED BULL

ROESELER

Abgeraucht: Nach WP3 waren alle Ford aus den Top 20 verschwunden

ROESELER

Tänak: Unschuldig abgerutscht

ROESELER

Rovanperä: Mehrfach Glück gehabt

Nirgends sind die 136 elektrischen Pferde kostbarer als in der dünnen Luft Mexikos, denn dem E-Antrieb ist der Sauerstoffgehalt komplett wurscht. Die Turbomotoren verlieren bis zu 30 Prozent Leistung, mit dem Hybridantrieb sind sie theoretisch in den Bergen so stark wie die früheren WRC auf Meereshöhe – wenn sich die Kraft denn auf den Boden bringen ließe. Das massive Drehmoment, gepaart mit dem losen Schotter, erfordert ein feines Füßchen. Fast alle Fahrer klagen über mangelnde Traktion, allen voran Neuville.

Hyundais Nummer eins liegt trotz aller Unbillen in Schlagdistanz zu Elfyn Evans, am Freitag nur knapp zehn Sekunden hinter dem Waliser, am Samstagabend noch runde vier. Bei der Aufholjagd bremsen ein schleichender Plattfuß, herumtollende Hunde, herumliegende Felsbrocken, aber Neuville wittert Morgenluft. „Elfyn hat ein Problem. Der muss schon ganz dicke Eier haben, um hier weiter voll zu fahren.“ Tut er nicht. Evans rettet seinen seit dem Sonntagmorgen verbogenen und geschienten Querlenker hinten rechts ins Ziel, aber nicht auf Rang 2, den ihm Neuville auf den letzten Kilometern wegschnappt – um vier Zehntel.

Was das gemeine Volk da hinter ihm treibt, ist dem seit Lappis Abgang führenden Ogier ziemlich schnurz. Toyotas Edel-Aushilfe verwaltet eine gute halbe Minute und haut der Jugend mit der Bestzeit auf der Powerstage zum krönenden Abschluss noch eins auf die Mütze. Mit seinem siebten Mexiko-Sieg hat er wie schon in Monte Carlo Vorgänger Sébastien Loeb den Rekord abgeluchst und der Konkurrenz die Tabellenführung. Konsequenz: Beim nächsten Lauf muss Ogier ganz vorn fahren; dieses Mal ein klarer Vorteil, denn es geht in Kroatien auf Asphalt weiter.

Das Einzige, was den achtmaligen Meister bis dahin nerven könnte, sind die nun aufkommenden Fragen, ob er nicht doch wieder eine volle Saison fahren will. ■

RALLYE MEXIKO (16.–19. MÄRZ 2023)

3. von 13 Läufen mit 22 Wertungsprüfungen über 305,41 km

1.	Ogier/Landais (F/F)	Toyota Yaris Rally1	3:16.09,4 h
2.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+27,5 s
3.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+27,9 s
4.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+1.55,3 min
5.	Sordo/Carrera (E/E)	Hyundai i20 Rally1	+2.58,8 min
6.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Skoda Fabia Rally2	+12.31,5 min
7.	Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN)	Skoda Fabia Rally2	+13.04,4 min
8.	Solberg/Edmondson (S/GB)	Skoda Fabia Rally2	+13.37,7 min
9.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Ford Puma Rally1	+15.19,6 min
10.	Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	Skoda Fabia Rally2	+15.56,6 min

Bestzeiten: Neuville 6, Lappi 5, Ogier 5, Tänak 4, Sordo 1, Evans 1

WM-STAND FAHRER

1.	Sébastien Ogier	56 Punkte
2.	Thierry Neuville	53
3.	Kalle Rovanperä	52
4.	Ott Tänak	47
5.	Elfyn Evans	44
6.	Craig Breen	19
7.	Dani Sordo	17
8.	Esapekka Lappi	15
9.	Gus Greensmith	8
10.	Takamoto Katsuta	8

ROESELER

Toyota kann jetzt auch Grobes

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	127 Punkte
2.	Hyundai	100
3.	M-Sport-Ford	73

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ROESELER

Greensmith: Erst Gas gegeben, dann den Vorsprung clever verwaltet

Perfekter Neustart

Der Neuanfang ist geglückt. Gus Greensmith hat nicht nur den Umstieg vom Ford Rally1-Hybriden in den Skoda Rally2 gemeistert, sondern beim ersten Auftritt die etablierte WRC2-Konkurrenz hinter sich gelassen.

Von: **Reiner Kuhn**

Aus seinen acht Jahren bei M-Sport weiß Gus Greensmith wenige Testkilometer zu nutzen. Ergo genügt dem Briten nach zwei Testtagen vor Ort ein Shakedown-Durchgang, um zu wissen: Der Skoda und das Setup passen. Schweden-Sieger Oliver Solberg und WRC2-Weltmeister Emil Lindholm brauchen jeweils drei Durchgänge für diese Erkenntnis und sind zu Greensmiths Befriedigung dennoch langsamer. „Ich werde erst einmal mein Tempo gehen, versuchen dranzubleiben und je nachdem, was passiert, reagieren“, beschreibt Greensmith seinen Schlachtplan gegen die neun WRC2-Kontrahenten.

Gesagt, getan. Die ersten beiden Bestzeiten in den Gassen von Guanajuato lässt sich Lindholm gutschreiben, er führt auch noch nach dem Freitagmorgen mit drei Sekunden vor Greensmith. Doch beim zweiten Durchgang der knapp 30 Kilometer langen Wertungsprüfung „El Chocolate“ spielt der Brite seine Mexiko-Erfahrung aus und markiert seine erste Bestzeit. Knapp dahinter folgen Solberg und Greensmiths früherer M-Sport-Teamkollege Adrien Fourmaux im Ford.

Schon führt Greensmith vor Fourmaux und Solberg. Lindholm ist 14 Sekunden langsamer und findet sich im Zwischenklassement auf Rang 4 vor seinem letztjährigen Titel-Widersacher Kajetan Kajetanowicz wieder, der wie Greensmith in Mexiko in die Saison startet. Auch Markenkollege Solberg, neben Greensmith der Einzige im neuen Fabia RS, verliert durch einen Reifenschaden (WP8) knapp zwei Minuten und den Anschluss an die Spitze.

In den Samstag startet Greensmith mit 8,5 Sekunden Vorsprung auf den am absoluten Limit agierenden Fourmaux.

> Für Gus Greensmith ist dies der dritte WRC2-Erfolg. Im Jahr 2019 gewann der damals 22-jährige Brite im Ford Fiesta R5 erst bei der Rallye Monte Carlo und danach auf gröbstem Schotter in der Türkei.

Späte Dramen

Dem bestplatzierten Skoda-Kollegen Lindholm fehlt zu diesem Zeitpunkt schon eine halbe Minute. Für Greensmith genug, um im samstäglichen Mittagsservice das Fabia-Setup zu ändern. „Auch wenn ich meine Führung behaupten konnte – das war nichts. Für den Sonntag bauen wir wieder zurück“, lässt er nach 19 der insgesamt 23 Prüfungen wissen. Derweil ist das Verfolgerfeld mit sich selbst beschäftigt. Fourmaux hadert mit dem anfälligen Fiesta („keine Handbremse“, „diffuse Lenkung“), Solberg vermisst trotz zwischenzeitlichem Bestzeitenfeuerwerk und schnellem Turbolader-Wechsel die durch die Zwischenfälle der Rally1 abgesagten Prüfungen, so kann er kaum Zeit gutmachen.

Kaum beginnt der Schlussspurt, muss Fourmaux anhalten, um den Keilriemen zu wechseln, damit die Fiesta-Elektrik nicht zusammenbricht (WP 21). Er stürzt trotz Rekordzeit auf Rang 7 ab. Hinter dem vier Tage clever und smart agierenden Greensmith entern dadurch Lindholm (+ 32,9 s) und Solberg (+ 1.06 min) die Podiumsplätze. Letzterer hat dabei noch mal richtig Glück: Nach einer harten Landung hatte sich ein Zylinder verabschiedet. Der junge Schwede erreicht mit dem waidwunden Triebwerk dennoch das Ziel. ■

ROESELER

Platz 2 beim Mexiko-Debüt: Lindholm

ROESELER

Harte Arbeit unbelohnt: Fourmaux

WRC2 / MEXIKO

1. Greensmith/Andersson (GB/S) Skoda Fabia RS Rally2	in 3:28.40,9 h
2. Lindholm/Hämäläinen (FIN/FIN) Skoda Fabia Rally2 evo	+ 32,9 s
3. Solberg/Edmondson (S/GB) Skoda Fabia RS Rally2	+ 1.06,2 min
4. Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL) Skoda Fabia Rally2 evo	+ 3.25,1 min
5. Prokop/Ernst (CZ/CZ) Ford Fiesta Rally2	+ 6.24,6 min

WRC2-STAND NACH LAUF 3

1. Oliver Solberg (S)	43 Punkte
2. Yohan Rossel (F)	28 Punkte
3. Emil Lindholm (FIN)	28 Punkte
4. Gus Greensmith (GB)	26 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye Mexiko Guanajuato

Mexiko in der Warteschleife

Fiesta Mexicana in Guanajuato reicht nicht. Obwohl die Rallye Mexiko mal wieder ein großes Rallyefest und spannenden Sport bot, bleibt die Zukunft als WM-Lauf vorerst offen.

Von: **Reiner Kuhn**

Allein beim Auftakt am Donnerstagabend feierten knapp 50 000 Menschen in Guanajuato die weltbesten Rallyefahrer. Dabei war nur knapp ein Drittel der ersten zweieinhalb WP-Kilometer inmitten der 180 000 Einwohner zählenden Kulturhochburg im Fernsehen zu sehen, denn der Großteil der spektakulären Strecke führte einmal mehr über die auf der Liste des UNESCO Weltkulturerbes aufgeführten unterirdischen Straßen der früheren Silberminen.

Auch danach bot der WM-Lauf mit den Schotterklassikern „El Chocolate“, „Las Minas“, „Ortega“ oder „El Brinco“ zur Freude der über 300 000 Zuschauer die bekannte Hochspannung, Dramen und Spektakel. „Keine Frage, diese Rallye ist etwas Besonderes“, sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und den WM-Kalender zuständig, und lässt gleich eine Hiobsbotschaft folgen: „Noch ist unklar, ob wir im nächsten Jahr wieder hier sein werden.“ Rums!

Klar ist, bei der mittelfristigen Kalenderplanung ist auf dem amerikanischen Kontinent nur für zwei WM-Läufe Platz. Ebenso klar: „Chile hat einen festen Dreijahresvertrag“, bestätigt Larkin. Ergo bleibt nur ein Slot. Und diesen soll, geht es nach dem WM-Promoter und den Herstellern, möglichst früher oder später die Rallye USA in Tennessee (siehe auch Seite 34) einnehmen. Dem größten Auto- und Sportmarkt der Welt kann die Rallye Mexiko nur wenig entgegensetzen. „Im Sommer sollten und müssen wir wissen, wo wir 2024 in Amerika fahren“, so Larkin abschließend. So lange müssen sich die Organisatoren in Mexiko gedulden. Für die Zukunft droht neues Ungemach. Denn auch im wirtschaftlich angeschlagenen Argentinien scheinen zwei neue Regionen gewillt, die Rallye-WM zurück ins Land zu holen. ■

ROESELER

Auf wenige Rallyes trifft der Begriff Volksfest so sehr zu wie in Mexiko

AUS DEM SERVICEPARK

STRECKENKUNDE

Hyundai-Teilzeitwerksfahrer Craig Breen weilte nur zwei Tage in Mexiko, um an der Streckenbesichtigung teilzunehmen, weil der Ire am WM-Wochenende bei der heimischen Cork Historic Rally den familieneigenen Ford Sierra RS Cosworth ausführte. M-Sport-WRC2-Pilot Gregoire Munster und Junior-Weltmeister Robert Virves sammelten nach der Streckenbesichtigung Wetter- und Strecken-Infos.

MONTEZUMAS RACHE

Nicht genug, dass zahlreiche Europäer mit Schnupfen, Erkältungen und Reizhusten anreisten. Im Servicepark grassierte zudem ein fieser Magen-Darm-Infekt, der zahlreiche Teammitglieder außer Gefecht setzte.

CHEFSACHE

Kaum im Ziel, kam Sieger Sébastien Ogier der Teamleitung zuvor und kündigte an, dass er auch beim nächsten WM-Lauf in Kroatien im dritten Werksauto sitzt und nach Monte Carlo und Mexiko auch dort gewinnen will.

HOMMAGE FÜR DRIFTKÖNIG

Vor vier Jahren drehte Ken Block in den Gassen von Guanajuato den millionenfach angeklickten Youtube-Klassiker „Gymkhana 10“. Nun erinnert ein spezielles Wandgemälde im Tunnelsystem der Auftaktprüfung an den zu Jahresbeginn verstorbenen Stuntfahrer.

KUHN

ZUSÄTZLICHE PROBERITTE

Während Toyota im Vorfeld der Rallye Kroatien auf kleinere Wettbewerbseinsätze zur Vorbereitung auf den bevorstehenden Asphaltlauf verzichtet, schickt M-Sport einen Ford Puma Rally1 für Ott Tänak zur belgischen Ardennen-Rallye (31.03.–01.04.). Hyundai soll für Craig Breen ebenfalls einen Proberitt planen. Mögliche Veranstaltung ist die kroatische Quattro-River-Rallye mit zwölf Prüfungen über 115 WP-Kilometer am 1. und 2. April. Dort ebenfalls am Start: die Toksport-Piloten Gus Greensmith und Nikolay Gryazin. ■ RK

KOMMENTAR

IN DER ZWANGSJACKE

Der Reflex lässt sich nur schwer abstellen. Wenn irgendwas im Argen liegt, müssen entweder die machtgeile FIA oder der geldgierige Promoter schuld sein – oder gleich beide.
Nun steht also Mexiko auf der Kippe. Habt Ihr sie noch alle? Bei Teams und Fahrern einer beliebtesten WM-Läufe, Kulisse, Party und Folklore vom Feinsten, von Action und Spannung ganz zu schweigen. Aber so einfach ist es eben nicht. In der Rallye-WM verdient sich das Geld nicht von selbst, mehr als 13 Läufe können sich die Werke kaum leisten. Die Chance, den seit den 80ern brachliegenden US-Markt zu erobern, muss die WM nutzen. Die Formel 1 erlebt genau deshalb gerade einen Boom. Dass die Meisterschaft in Chile fährt, kann man dem Promoter nicht verübeln. Die „Preußen Südamerikas“ haben Geld, und so was wie die in Mexiko viel gelobten Hubschrauber-Bilder sind nicht billig. Zu wenig Cash hat durch politisches Versagen Argentinien. So grandios die Mondlandschaft von El Condor im Vergleich zu den völlig unexotischen Nadelwäldern Chiles auch ist: Der Vermarkter muss schwarze Zahlen schreiben. Wir haben knurrend den von Erdogan zur Selbstdarstellung missbrauchten türkischen Lauf miterlebt und schielen misstrauisch auf die in die WM drängenden Saudis. Klar, in einer perfekten Welt tränken wir jedes Jahr ein Frühlings-Bier auf Korsika, bretterten in Neuseeland durchs Auenland und äßen Fish'n Chips in Wales. In der realen Welt muss man zuweilen Kompromisse machen, damit der Laden läuft. FIA und Vermarkter sollten nur nicht den Fehler machen, sich dogmatisch auf zwei Läufe in Amerika festzulegen. Vielleicht haben die Argentinier und die Hersteller demnächst wieder Geld, dann könnte man 14 Läufe fahren, auch wieder in Mexiko.

Markus Stier
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rallye-WM

Ab 2024 in Tennessee?

Mit Hochdruck arbeitet man in Amerika an der Rückkehr in die Rallye-WM. Anfang April steigt in Tennessee eine erste Demonstrationsveranstaltung.

Organisationsleiter Steward Wood besuchte mit einer Delegation aus Tennessee den mexikanischen WM-Lauf, um neben dem WM-Promoter auch mit Teams zu sprechen.

Verständlich, in knapp drei Wochen steigt am 7. und 8. April in Chattanooga eine erste Demonstrationsveranstaltung mit einem knappen Dutzend Fahrzeugen, um den Nordamerikanern den zwar spektakulären, aber für sie noch fremden Rallyesport näherzubringen. Im September soll dann rund um die viertgrößte Stadt Tennessees eine Testrallye folgen. Das Ziel: 35 Jahre nach dem Sieg von Miki Biasion bei der Olympus-Rallye 1988 sollen die USA in den WM-Kalender zurückkehren. „Wir begrüßen diese Ankündigung“, sagt Simon Larkin, beim WM-Promoter für die Veranstaltungen und den Kalender zuständig, und erklärt: „Aktuell verhandeln wir mit einem Konsortium, von dem wir glauben, dass es über alle notwendigen Zutaten verfügt, um die Rallye-WM zurück in die USA zu bringen.“ ■ RK

CHATTANOOGA TOURISM

Zentrum der künftigen Rallye USA: Chattanooga am Tennessee River

Rallye Azoren

Loeb erstmals im Skoda

Ganz oben auf der illustren Einladungsliste der Rallye Azoren steht Sébastien Loeb. Die zweite Überraschung: Der Rekordweltmeister startet erstmals in einem Skoda Fabia.

Jahrelang war die Rallye Azoren eines der Aushängeschilder der Europameisterschaft. Nun wurde der Trip auf das Atlantik-Archipel aus dem Kalender gestrichen, um die Reisekosten für die EM-Teilnehmer zu senken. Um weiter die Werbetrommel für die zu Portugal zählende Inselgruppe zu rühren, hat der Veranstalter einige mehr oder weniger bekannte Fahrer eingeladen. So hat neben Erik Cais, Nil Solans, Ole Christian Veiby und Ex-WRC2- sowie Europameister Andreas Mikkelsen auch Sébastien Loeb seinen Start bei der 57. Rallye Azoren vom 31. März bis 1. April zugesagt.

Für den Rekordweltmeister, der auf die Ansagen seiner Freundin Laurène Godey hört, mit der er 2019 am Steuer eines Hyundai i20 WRC die Rallye du Var gewann, wird es eine Premiere im doppelten Sinne: Zum einen sind die Azoren für den 49-jährigen Elsässer Neuland, zum anderen fährt er erstmals einen von Toksport eingesetzten Skoda Fabia RS Rally2. ■ RK

ROESELER

Auch Rekordweltmeister Loeb ist noch nicht alles und überall gefahren

Österreichische Rallye-Meisterschaft – Rebenland Rallye

Wagner gewinnt Rebenland-Jubiläum

Titelverteidiger Simon Wagner wiederholt bei der 10. Ausgabe der Rebenland Rallye seinen Vorjahreserfolg. Einmal mehr kann ihm dabei nur Ex-Meister und Skoda-Markengefährte Hermann Neubauer folgen.

Von: **Reiner Kuhn**

Über 80 Teams aus acht Ländern reisen zum zweiten von sechs Läufen der Österreichischen Meisterschaft an die südsteirische Weinstraße und sorgen für eine gelungene Jubiläumsfahrt rund um Leutschach. Im Mittelpunkt des Geschehens: Das Dauer-Duell zwischen Landesmeister Simon Wagner und seinem Vorgänger Hermann Neubauer, der zu Saisonbeginn von Ford ebenfalls in einen Skoda wechselte. Der kleine Unterschied: Während der Titelverteidiger im neuesten Fabia RS agiert, sitzt Neubauer in der bewährten Evo-Variante. Das ändert allerdings nichts daran, dass die Konkurrenz das Tempo der beiden nicht ansatzweise mitgehen kann.

Vom Start weg wechseln sich Wagner und Neubauer bei den Bestzeiten ab. Doch nach der ersten Tagesetappe mit sieben der insgesamt 16 Prüfungen hat der 29-jährige Titelverteidiger die Nase knapp vorn und führt mit 3,3 Sekunden vor seinem fünf Jahre älteren Kontrahenten.

FESSL

In seiner Heimat aktuell das Maß der Dinge: Meister Wagner im neuen Skoda

Den Samstag beginnt Wagner mit einer weiteren Bestzeit. Neubauer kontert, ist auf WP 9 und 10 Schnellster und kommt noch einmal auf 2,3 Sekunden an den führenden Wagner ran. Mehr geht nicht. Beim Schlussspurt zeigt Wagner mit fünf Bestzeiten in Folge, wer in der ÖRM den Ton angibt, und siegt mit komfortablen 23 Sekunden Vorsprung vor Neubauer.

Der Ungar Kristof Klausz schafft wie im Vorjahr den Sprung aufs Siegerpodest, hat als Drittplatzierter aber satte 2.41 Minuten Rückstand. Dahinter folgen die heimischen Günther Knobloch und Raimund Baumschlager. Als bester Nicht-Skoda-Fahrer erreicht Ford-Pilot Dominik Dinkel (+ 4.26 min) als Sechster das Ziel. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Donut vor Heim-Publikum: Joey Logano nach dem ersten Atlanta-Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Loganos Heimsieg

Titelverteidiger Joey Logano hat in Atlanta seinen und Fords ersten Saisonsieg geholt. Für den Penske-Piloten schloss sich damit ein Kreis.

Von: **Michael Bräutigam**

Der gebürtig aus Connecticut stammende Logano war mit seiner Familie bereits im Kindesalter nach Georgia gezogen, wo seine Karriere so richtig Fahrt aufnahm. „Damals habe ich schon davon geträumt, einfach von der Viertelmeile auf den großen Kurs zu fahren“, erinnerte sich der letztjährige Meister an seine frühen Tage. „Jetzt endlich hier zu gewinnen, bedeutet mir unheimlich viel.“

Erneut kam in Atlanta das Superspeedway-Paket zum Einsatz, obwohl die Strecke an sich gar kein solcher ist. Durch die extreme Überhöhung wurde aber wieder einmal Racing wie in Daytona oder Talladega geboten. Im Qualifying war Ford eine Macht: Logano fuhr auf Pole, die Markenkollegen füllten die Ränge bis hin zu Startplatz 8 auf. In der ersten Stage führte der Pole-Mann und spätere Sieger jede einzelne Runde an und gewann.

Wie im ersten Segment gab es auch in der zweiten Stage viel Single-File-Racing, am Ende des zweiten Rennabschnitts durfte aber in Person von Loganos Penske-Teamkollege Austin Cindric ein anderer Ford-Pilot jubeln.

Zwei Crashes in Stage 3

Erst als sich das Rennen langsam dem Ende neigte, wurde das Racing intensiver. In Runde 190 von 260 kam es zu einem folgenschweren Kontakt zwischen Kevin Harvick und Ross Chastain. Harvick drehte sich und löste eine Massenkollision mit einem Dutzend beteiligter Autos aus. Damit war nicht nur Harvick, sondern u. a. auch der Sieger der letzten beiden Wochen, William Byron, aus dem Rennen. „Das gehört einfach dazu, so etwas liegt nicht in unserer Macht“, sagte der Hendrick-Pilot.

Rund 40 Umläufe vor dem Ende knallte es erneut: Nachdem es bis dato keine Reifenprobleme gegeben hatte, ging ausgerechnet beim zu dem Zeitpunkt führenden Aric Almirola einer der Goodyear-Pneus in die Knie. Neben Almirola waren auch Kyle Larson und Daniel Suárez raus, die nicht mehr ausweichen konnten.

Nach dem Restart blieb alles sauber. Im Finish war Logano aber noch mal auf fremde Hilfe angewiesen. Auf der Außenbahn bekam er einen Push von Christopher Bell im besten Gibbs-Toyota und fuhr als Sieger durchs Ziel. Keselowski entschied das Fotofinish gegen Bell um eine Tausendstelsekunde für sich.

Keselowski war mit P2 nicht unglücklich. „Wir haben gezeigt, dass wir Seite an Seite und Stoßstange an Stoßstange fahren können, ohne dass alle crashen“, lobte er stattdessen das Duell mit dem Ex-Teamkollegen. ■

NASCAR CUP SERIES

Atlanta/Georgia (USA)
5. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Brad Keselowski (USA)	Ford
3.	Christopher Bell (USA)	Toyota
4.	Corey LaJoie (USA)	Chevrolet
5.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
6.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
7.	Ryan Blaney (USA)	Ford
8.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
9.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
10.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 5 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	177 Punkte
2.	Bell (Toyota)	176
3.	Chastain (Chevrolet)	172
4.	Blaney (Ford)	161
5.	Keselowski (Ford)	160
6.	Harvick (Ford)	155
7.	Busch (Chevrolet)	154
8.	Truex Jr. (Toyota)	145
9.	Hamlin (Toyota)	140
10.	Suárez (Chevrolet)	129

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: HILL HOLT DRITTEN SAISONERFOLG

Insgesamt zwölf Gelbphasen zerrütteten das Rennen der zweiten NASCAR-Liga in Atlanta. Nur einer fuhr dem Chaos davon: Austin Hill. Der Lokalmatador führte mehr als 100 Runden an und holte sich am Ende knapp vor Ex-Meister Daniel Hemric seinen dritten Saisonsieg. Damit ist der Kaulig-Chevrolet-Pilot nach fünf Rennen klarer Tabellenführer. Sein erster Verfolger John Hunter Nemechek (8.) liegt schon 46 Punkte zurück.

TRUCK SERIES: ECKES MIT SIEG AN DIE SPITZE

Christian Eckes (Chevrolet) holte sich in Atlanta trotz einer Strafe den ersten Saisonsieg. Dabei entkam er diversen Crashes. Eine Gelbphase beendete letztlich auch das Rennen: Als Eckes sich in der Overtime in Führung gesetzt und die weiße Flagge gesehen hatte, knallte es hinter ihm erneut, womit Eckes als Sieger feststand. Weil keiner der großen Favoriten in allen drei Rennen schadlos davonkam, ist Eckes damit nach P3, P6 und dem Sieg jetzt Tabellenführer.

CUP SERIES: DIVERSE STRAFEN VERHÄNGT

Vergangene Woche hat NASCAR einige harte Strafen ausgesprochen. Betroffen waren alle vier Hendrick-Chevrolets sowie der Kaulig-Chevy von Justin Haley. An allen wurden in Phoenix nicht regelkonforme Lüftungsgitter an der Motorhaube entdeckt. Strafe: Jeweils 100 Punkte Abzug in Owner- und Fahrerwertung, dazu je 100 000 Dollar Strafe für die Crewchiefs. Diese müssen außerdem vier Rennen lang aussetzen. Zudem erhielt auch Denny Hamlin eine Bestrafung: Nach einem absichtlichen Rammstoß gegen Ross Chastain in Phoenix erhält er 25 Punkte Abzug und eine Strafe von 50 000 Dollar. Blöd von Hamlin: Er „beichtete“ den Verstoß in einem Podcast selbst – sonst hätte es keine Strafe gegeben.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Shane van Gisbergen war beim Auftakt in Newcastle Sieger und Verlierer zugleich

RED BULL

Supercars

Kontroverse Diskussion

Beim Saisonstart der Supercars gab es nicht nur wegen der neuen Autos auf der Strecke, sondern auch wegen der Geschehnisse daneben viel Gesprächsstoff. Die Wogen sind lange nicht geglättet.

Von: **Michael Bräutigam**

Vor allem die Disqualifikation der beiden Triple-Eight-Chevrolet am Samstag von Newcastle sorgt immer noch für mächtige Diskussionen (siehe letzte Ausgabe). Das Team, das dadurch einen Doppelsieg verlor, hat seine Ankündigung wahr gemacht und Einspruch gegen die Entscheidung eingelegt. Offenbar rechnet man sich Erfolgschancen aus, zumal es eine mündliche Absprache mit einem Offiziellen gegeben haben soll, der die beanstandete Kühlvorrichtung für den Fahrer abgenommen habe. Die Entscheidung könnte bereits heute am Mittwoch (22. März) fallen, steht also möglicherweise schon fest, wenn dieses Heft erscheint.

Für Aufsehen sorgte auch der bockige Auftritt des eigentlich an beiden Tagen siegreichen Fahrers Shane van Gisbergen in der Pressekonferenz. Er meldete sich via Social Media. Quintessenz: Er sei gelinde gesagt kein großer Fan der neuen Autos und wollte nicht auf heile Welt machen. Das löste wiederum alle möglichen Diskussionen aus und spaltet die Supercars-Gemeinde aktuell geradezu.

Noch weitere Baustellen

Neben den Kämpfen auf sportlicher und persönlicher Ebene hat die australische Tourenwagen-Serie noch weitere Sorgen: Nach den ersten Unfällen mit den neuen Autos herrscht die Meinung vor, dass diese weniger robust seien als die alten. Zwar seien sie leichter zu reparieren, steckten Einschläge in die Mauer aber grundsätzlich schlechter weg.

Auch die Räder sind weiterhin Thema. Zwar hat man nun neue Sprengringe, die nicht mehr einfach wegfliegen. Es bleibt aber das Problem, dass kalte Felgen zu klein für die heiße Radnabe sind und deshalb klemmen. Das könnte in Adelaide ein Problem werden, wo bei den Pflichtstopps nicht nachgetankt wird. In Newcastle dauerte der Tankvorgang länger als der Räderwechsel. ■

DTM

Austro-Nationalteam

Das Grasser Racing Team hat mit Clemens Schmid den ersten der zwei DTM-Piloten verkündet. Auch der zweite Fahrer soll ein Österreicher werden.

Schmid hat sich bereits vor vier Wochen selbst verplappert, als er sich in einem YouTube-Interview für seinen erneuten DTM-Drive bei Gottfried Grasser bedankte. Deshalb war es keine Überraschung mehr, als letzte Woche die offizielle Verkündung folgte. Schmid sitzt dieses Jahr im Auto mit der Startnummer 63.

Die Bekanntgabe seines Teamkollegen im Auto Nummer 19 steht unmittelbar bevor. Klar ist, dass es ein Österreicher werden soll, womit es ein Nationalteam gibt. Neben dem in Wien aufgewachsenen Italo-Österreicher Mirko Bortolotti, der schon bei SSR bestätigt ist, bleibt Mick Wishofer als einziger Österreicher mit Lamborghini-Verbindung übrig, der fürs zweite GRT-Cockpit infrage kommt. Auch seine Verkündung wäre also keine Überraschung mehr. ■ MBR

GRASSER RACING TEAM

Zweites DTM-Jahr: Clemens Schmid startet erneut fürs Grasser-Team

TCR Europe

Doch nicht Spielberg

2023 hätte die TCR Europe eigentlich am Red Bull Ring Station machen sollen. Stattdessen fährt man nun im französischen Pau.

Manchmal sind Termine, die mit einem Sternchen versehen sind, doch wackeliger, als man denkt. So auch beim Spielberg-Termin, der bei der Verkündung des TCR-Europe-Kalenders im September noch mit einem „to be confirmed"-Vermerk daherkam. Aus der Unsicherheit ist nun eine unangenehme Sicherheit geworden: Es wird keine Rückkehr der Serie in die Steiermark geben.

Statt im September am Red Bull Ring wird man nun Mitte Mai auf dem Stadtkurs von Pau fahren. Zu den Gründen wurde nichts gesagt, und alle anderen Events, bei denen man mit der GT Open zusammenspannt, stehen ebenfalls noch. Die Kalender-Anpassung für die TCR Europe hat übrigens keine Auswirkungen auf die World Tour. Statt der ersten drei Events zählen nun also der erste, dritte und vierte Europe-Event zur Welttournee. ■ MBR

HYUNDAI

Der Stadtkurs in Pau: Letztes Jahr noch WTCR, dieses Jahr TCR Europe

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GLÄNZEL

MOTOGP

Lukas Tulovic beim Test in Portimão: „Jetzt freu ich mich schon darauf, dass die Saison endlich losgeht."

Lukas Tulovic ist in diesem Jahr der einzige deutsche Fahrer in der Motorrad-WM. Nach seinem EM-Titel und einer sehr harten Vorbereitung über den Winter liegen große Hoffnungen auf den Schultern des 22-Jährigen. Im MSa-Interview erzählt er von den Freuden und den Strapazen, von den neuen Herausforderungen, und wie sie sich mit seinem Teamkollegen Darryn Binder helfen können.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie die Tests in Jerez und Portimão im Moto2-WM-Feld erlebt?
Diese Testfahrten haben eigentlich sehr gut funktioniert. In Portimão war es ein bisschen schwieriger, das Wetter hat uns die Sache dort auch nicht erleichtert, weil es immer wieder geregnet hat. Aber am letzten Tag haben wir doch ein gutes Setup gefunden, ich fühle mich wohl auf dem Motorrad, und das macht Hoffnung für das Rennen am nächsten Wochenende.

Sie sind im Winter relativ lange nicht mit einem Moto2-Motorrad gefahren. Wie haben Sie in der Zeit trainiert?
Ich war schon Ende Dezember, Anfang Januar in Spanien und in Portugal. Ich habe dort auf den Rennstrecken mit einer Tausender trainiert, bin viel Offroad und Motocross gefahren und habe mich zu Hause mit meinem Coach im Gym vorbereitet. Dazu waren wir zwei Wochen in Südafrika im Trainingslager und hatten dort ein sehr vielfältiges Trainingsprogramm. Wenn ich auch nicht auf der Moto2 gefahren bin, konnte ich mich im Fitness-Studio, draußen beim Laufen und Radfahren sowie beim Training mit vielen verschiedenen Motorrädern sehr gut auf die Saison vorbereiten.

Wo war das Trainingslager in Südafrika, und wer hat es organisiert?
Es war in Kapstadt, wir waren dort zwei Wochen lang und haben es mit meinem Coach privat organisiert. Da ist halt im Januar Sommer, das war eine super Möglich-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Muss noch letzte Zehntel für die Top 10 finden“

keit, von zu Hause rauszukommen, schönes Wetter zu haben und viel Zeit mit viel Bewegung draußen zu verbringen. Auf die zwei Wochen haben wir sehr viel Trainingsbelastung verteilt, haben an jedem einzelnen Tag sehr viel gemacht, um konditionell eine Basis zu schaffen. Das war rein physisches Training, in der Zeit bin ich kein Motorrad gefahren.

Inwieweit unterscheidet sich Ihr diesjähriges Motorrad von dem, das Sie in der Moto2-EM gefahren sind?
Da haben sich ein paar Details verändert. Wir haben in der WM leicht andere Reifenmischungen als in der EM. In der EM hatten wir vorne von Dunlop den 2er und den 3er, die gibt es auch in der WM. Es gibt hier aber auch den 1er für vorn, der noch weicher ist. Hinten hatten wir immer den 1er und den 2er, in der WM gibt es einen 0er, der noch weicher ist und noch einen 3er, und einen noch härteren, der länger durchhält. Es stehen in der WM an den Wochenenden jeweils zwei Mischungen zur Verfügung, aber aus einer breiteren Auswahl. Dazu kommt noch die andere Elektronik, auch mit der Möglichkeit für das Team, während des Trainings und der Rennen Nachrichten auf das Dashboard zu schicken. Das gab es in der EM nicht. Wir haben jetzt auch das neue Chassis von Kalex und eine andere Auspuffanlage. Aber insgesamt sind das nur kleine Details. Einen größeren Unterschied macht der neue Motor von Triumph. Der hat etwas mehr Leistung und mehr Drehmoment, und dazu 400 Umdrehungen mehr Drehzahl.

Wie schwer ist es, sich an die größeren Technik-Möglichkeiten zu gewöhnen, und wieweit helfen die Erfahrung des Teams und die von Ihnen aus der EM, sich da zurechtzufinden?
Dafür waren wir jetzt testen, um Sachen auszuprobieren und Dinge auszusortieren, bevor die Saison losgeht. Wir wissen jetzt, was für mich besser funktioniert und was wir zum Saisonstart verwenden werden. Ich denke auch, dass meine mittlerweile langjährige Moto2-Erfahrung mir hilft, einschätzen zu können, was funktioniert und was nicht. Ich in schon viele Chassis und viele Motorräder gefahren und denke, das hat mir schon geholfen, ein Gefühl zu entwickeln.

„Ich will während der Saison konstant Fortschritte machen und mich auf die ganzen Strecken und das Reisen einstellen.“

Lukas Tulovic

Wie groß ist der Unterschied in der Renndistanz zwischen der EM und der WM?
Die Renndistanzen in der WM werden dieses Jahr etwas kürzer, um etwa zehn Kilometer oder zwei Runden. In der EM waren die Rennen etwa eine halbe Stunde, die WM-Läufe dürften dieses Jahr 36 bis 37 Minuten lang werden – also drei bis vier Runden mehr. So viel mehr ist das also nicht.

Haben Sie sich für die WM körperlich anders vorbereitet als bisher?
Ich habe mich schon extrem gut vorbereitet, das habe ich auch bei den Testfahrten gemerkt. Es war für mich kein Problem beim Test in Jerez mal am Tag 60 oder 65 Runden zu fahren. Da habe ich gemerkt, dass das Training gewirkt hat. Jetzt über die Saison heißt es, mich mehr an das Team und an das Motorrad, an das Level anzupassen und während der Saison Fortschritte zu machen und zu lernen. Den Winter über konnten wir nur physisch arbeiten und sehen, dass ich top dastehe.

Was sind für Sie die größten Herausforderungen im WM-Umfeld?
Die größte Herausforderung ist natürlich zum einen das Niveau. Das ist unheimlich hoch, und beim Test war ich am letzten Tag auf dem 20. Platz. Aber drei Zehntel schneller, und ich wäre auf Platz 12 und dann voll mit dabei. Es sieht auf dem Papier zwar nicht so gut aus, aber mit einem „kleinen“ Sprung ist man doch bei der Musik. Deshalb muss man das alles relativieren, und da kommt es auf den letzten Feinschliff an, und der ist der entscheidende. Deshalb will ich in der Saison konstant Fortschritte erzielen und mich auf die ganzen Strecken, Zeitverschiebungen und Reisen einstellen. An den Rennwochenenden haben wir weniger Zeit ohne Warm-up und kürzere Sessions. Das macht es auch nicht einfacher, sich zu steigern. Summa summarum ist es schon eine große Herausforderung.

Wieweit hat Sie der Sturz während des Tests beeinträchtigt?
Wir sind wegen dem Sturz am letzten Tag nicht mehr so viele Runden gefahren. Es war für den Test natürlich nicht so ideal, so einen großen Sturz zu haben, aber das passiert, und da haben wir das beste draus gemacht. Ob mich das zum Saisonstart einbremsen wird, kann ich noch nicht sagen. Ich muss sehen, dass ich bis zum nächsten Wochenende wieder völlig fit werde. Ich habe eine kleine Verletzung an der rechten Hand, aber nichts gebrochen, nichts Dramatisches. Ich habe ein bisschen Schmerzen beim Fahren, aber das Clinica hat mir gut geholfen. So konnte ich am letzten Tag doch fahren. Ich denke, dass es bis zum Rennwochenende sehr viel besser sein wird.

Wieweit können Sie sich mit ihrem Teamkollegen Darryn Binder mit Ihrer Erfahrung ergänzen und sich gegenseitig helfen?
Wir sind aktuell auf einem ziemlich ähnlichen Speed. Wenn es so bleibt und so weitergeht, denke ich schon, dass wir hier und da eine Session zusammen rausfahren und im Qualifying gegenseitig vom Windschatten profitieren können. Auch in Betracht auf die Daten sind wir im Team sehr offen beim Austausch – und wir schauen, dass wir beide profitieren.

Was halten Sie nach den Tests für dieses Jahr für realistisch und was sind Ihre Ziele?
Die Saison wird lang, wir haben 21 Rennen. Ende letzten Jahres habe ich gesagt, mein Ziel ist es, in die Top 10 zu fahren, was nach wie vor mein Ziel ist. Das wird beim Saisonstart aber nicht einfach. Dementsprechend müssen wir schauen, dass wir die paar Zehntel finden, um im Kampf um die Punkte mit dabei zu sein und auch mal an den Top 10 zu schnuppern. Im weiteren Verlauf der Saison ist es mein Ziel, regelmäßig dahin zu kommen.

Mit welchem Gefühl gehen Sie ins erste Rennwochenende?
Aktuell bin ich voller Vorfreude. Wir haben den ganzen Winter darauf hingearbeitet, alles geplant und gemacht, um hier zu sein. Jetzt geht es endlich los. Von daher könnte ich mich nicht mehr freuen. Ich bin stolz und dankbar, ein Teil von dem Team zu sein. Alle arbeiten hart und sind motiviert, es ist einfach ein gutes Gefühl, hier zu sein und mit dem Team endlich in die Saison zu starten. ■

Lukas Tulovic

Geburtstag: 15. Juni 2000
Geburtsort: Eberbach (D)
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2018: Moto2-WM, KTM (38.)
2019: Moto2-WM, KTM (29.)
2020: Moto2-EM, Kalex (14.)
MotoE, Energica (11.)
2021: Moto2-EM, Kalex (3.)
MotoE, Energica (8.)
2022: Moto2-EM, Kalex (1.)
MotoE, Energica (19.)
2023: Moto2-WM, Kalex

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AJO

Pedro Acosta: Der klare Dominator des Tests. Auch die Schwächen von 2022 abgelegt?

Moto2

Der Überflieger und seine Jäger

Pedro Acosta dominierte wie letztes Jahr den letzten Test der Moto2 vor der Saison in Portimão. Doch diesmal scheint er mit einem Jahr mehr Erfahrung auch für die Saison besser gewappnet zu sein. Fermín Aldeguer und Arón Canet sind nicht weit weg von ihm, dafür musste Lukas Tulovic einigen Schwierigkeiten ins Auge sehen.

Von: **Imre Paulovits**

Auf dem Autodromo Internacional do Algarve bei Portimão gibt es so ziemlich alles, was das schnelle Fahren mit einem Motorrad erschwert. Eigentlich das ideale Umfeld, um sein Motorrad in den ganzen drei Tagen, die es dieses Jahr für die mittleren Klassen an Vorbereitungszeit gab, abzustimmen. Doch wenn das Wetter verrücktspielt und der Regen die Arbeit einschränkt, und wenn mit den Motoren, mit denen getestet wurde, auch noch das erste Grand-Prix-Wochenende bestritten werden muss, dann muss man sich die Zeit gut einteilen.

Aber die Umstände waren für alle gleich. Und als Erster unter Gleichen zeigte sich wieder Pedro Acosta, der nach seinem Moto3-WM-Titel in seinem Rookie-Jahr bereits letztes Jahr große Hoffnungen aufleben ließ, denen er aber nicht gerecht werden konnte. Seither ist aber ein weiteres Jahr vergangen, das Supertalent hat aus den Tiefen gelernt, und dass er mit einem Sieg beim Finale in die Winterpause gegangen ist, hat dem Selbstvertrauen des 18-Jährigen auch nicht geschadet.

Bekannter Überflieger

Dass er trotzdem mit beiden Beinen auf dem Boden geblieben ist, zeigte seine akribische Arbeit an den drei Testtagen. Obwohl er bereits am Ende des ersten Tages Schnellster war, ließ er sich zu keinen Experimenten verleiten, sondern arbeitete mit dem Team von Aki Ajo systematisch an seinen Schwachpunkten. „Ich war letztes Jahr oft in der ersten Runde des Rennens zu langsam und habe mich so um meine Chancen gebracht“, weiß Acosta. „Und deshalb haben wir hier systematisch an der Abstimmung für diese erste Runde gearbeitet. Ich bin sehr glücklich, denn wir haben uns im Vergleich zum letzten Jahr erheblich verbessern können. Ich habe ein besseres Gefühl, meine Pace ist besser, und die erste Runde ist besser. Ich denke, wir haben in allen Bereichen einen Schritt nach vorn gemacht, dafür kann ich mich bei meinem Team nur bedanken.“

Die Pace war wirklich schnell. In seiner schnellsten Runde unter-

MOTOGP

Fermín Aldeguer: Auch Boscoscuro hat Fortschritte gemacht

MOTOGP

Arón Canet: Kann der Pons-Pilot endlich auch in der Moto2 gewinnen?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ERGEBNISSE

Portimão (P), 17.–19.03.2023, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	1.41,907	115
2.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	1.41,979	78
3.	Arón Canet (E)	Kalex	1.42,091	81
4.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.42,275	85
5.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.42,281	120
6.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,290	98
7.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.42,334	113
8.	Barry Baltus (B)	Kalex	1.42,449	57
9.	Jake Dixon (GB)	Kalex	1.42,487	57
10.	Albert Arenas (E)	Kalex	1.42,576	112
11.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.42,636	79
12.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	1.42,780	76
13.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.42,871	121
14.	Marcos Ramírez (E)	Forward	1.42,882	93
15.	Alonso López (E)	Boscoscuro	1.42,893	141
16.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.42,933	125
17.	Sergio Garcia (E)	Kalex	1.42,977	129
18.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1.43,121	77
19.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.43,158	71
20.	Lukas Tulovic (D)	Kalex	1.43,186	94
21.	Dennis Foggia (I)	Kalex	1.43,300	82
22.	Darryn Binder (ZA)	Kalex	1.43,427	141
23.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.43,631	113
24.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1.43,795	122
25.	Borja Gomez (E)	Kalex	1.43,859	108
26.	Rory Skinner (GB)	Kalex	1.43,907	83
27.	Kohta Nozane (J)	Kalex	1.44,362	77
28.	Izan Guevara (E)	Kalex	1.44,584	90
29.	David Sanchis (E)	Forward	1.44,862	91

bot der Ajo-Pilot den Quali-Rekord von Raúl Fernández um zwei Zehntelsekunden. Dass es an der Spitze trotzdem nicht langweilig wird, das zeigten in Portimão vor allem Fermín Aldeguer und Arón Canet, die ebenfalls unter dem Rundenrekord blieben. Kalex hat beim neuen Chassis am Einlenkverhalten und an der Traktion gearbeitet, was die Fahrer auch bestätigten; auch Boscoscuro konnte über den Winter Fortschritte erzielen.

Vorsaisonschmerzen

Eine Karte wurde bei den Tests aber noch nicht aufgedeckt: Ai Ogura, der letztes Jahr noch bis zum letzten Rennen WM-Chancen hatte, war nicht dabei, weil er sich beim Training an der Hand verletzt hat und sich noch in Japan auskuriert.

Das IntactGP-Husqvarna-Team hatte mit seinen beiden Moto2-Rookies Lukas Tulovic und Darryn Binder keine leichten drei Tage. Teamchef Jürgen Lingg war trotzdem guter Dinge: „Speziell bei Lukas hat es wirklich gut angefangen. Dann sollte er aber neue Federelemente ausprobieren. Das hat ihn aus dem Rhythmus gebracht, und er ist in der letzten Kurve vor Start und Ziel abgeflogen. Dass er am letzten Tag trotzdem 1.43 tief fahren konnte, ist aber schon ziemlich gut. Darryn Binder hat sich auch gut gesteigert. Weil er aus der MotoGP kommt, vergessen alle, dass auch er ein Moto2-Rookie ist.“ ■

INTACTGP

Darryn Binder (#15) und Lukas Tulovic (#3): Sich gegenseitig helfen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Riccardo Rossi konnte seine Reserven richtig mobilisieren und zum Schluss Bestzeit fahren

SIC58

Überraschungs-Schnellster

Dass gerade Riccardo Rossi zum Schluss Bestzeit fährt, hätten die wenigsten erwartet. Doch die Moto3 ist wieder enger zusammengerückt, und der Nachwuchs ist unheimlich stark im Kommen.

Von: **Imre Paulovits**

Er wird wegen seines Namens immer wieder mit Italiens neunfachem Weltmeister verglichen, fährt mittlerweile seine fünfte Saison in der Motorrad-WM und ist trotzdem erst 21 Jahre alt: Riccardo Rossi hat sich in der Moto3 langsam aber stetig nach vorn gearbeitet. Dass er in Thailand aufs Podest fuhr, dürfte ihm einen weiteren Motivationsschub gegeben haben. Aber in seiner zweiten Saison im SIC58 Squadra Corse von Paolo Simoncelli zeigt er sich plötzlich so stark wie noch nie. Dass er in Portimão zur Bestzeit fuhr, hatte ihn aber selbst überrascht. Dabei war aber zu beobachten, dass Honda ohnehin zu KTM und dessen Derivaten aufgeschlossen hat. Letztes Jahr beim Grand Prix war Andrea Migno auf P7 beste Honda vor Riccardo Rossi (P11), nun tummelten sich vier der japanischen Maschinen in den Top 8. Der Test zeigte aber noch etwas anderes: Die Jugend, die in die Moto3-WM nachrückt, wird unweigerlich kommen. Der letztjährige MotoGP-Rookies-Cup-Sieger José Antonio Rueda, den Aki Jao unter seine Fittiche genommen hat, war nur 51 Tausendstelsekunden langsamer als Rossi, und mit David Muñoz lauerte gleich ein weiterer Jüngling dahinter.

Das ließ Intact-Husqvarna-Teamchef Peter Öttl aber keine Sorgenfalten wachsen. Sein Routinier Ayumu Sasaki fuhr die viertschnellste Zeit, und auch Rookie Collin Veijer konnte als Zwölfter überzeugen. Dabei lag der Fokus von Sasaki ganz auf der Erarbeitung seiner Rennpace sowie einer Qualifying-Runde. „Ich denke, wir hatten drei sehr gute Testtage“, so Sasaki. „Am letzten Tag besserte sich das Wetter, was mir half, weitere Fortschritte zu machen. In den ersten Tagen haben wir viele Dinge ausprobiert. In der letzten Session haben wir versucht, eine schnelle Qualifying-Runde zu fahren, und ich denke, wir sahen ziemlich stark aus.“

Der 18-jährige Niederländer Collin Veijer, letztes Jahr MotoGP-Rookies-Cup-Vize, erhielt nur knapp vor dem Test grünes Licht von seinen Ärzten, nachdem er sich Ende Februar am Finger verletzte und beim Jerez-Test nur als Zuschauer zugegen war. Der ambitionierte Rookie ließ nichts anbrennen und so arbeitete er hart, um den Trainingsrückstand zusammen mit seiner Crew aufzuarbeiten. „Der erste Tag zurück auf dem Motorrad war schon sehr schön. Wir haben viele Dinge ausprobiert, es lief ganz gut und so bin ich super zufrieden. Auch wenn ich beim Fahren immer noch Schmerzen im Finger habe, bin ich mit den Fortschritten zufrieden. Das Gefühl wurde immer besser und mit Platz 12 in der Gesamtwertung können wir zufrieden sein.“ ■

MOTOGP

Zum Schluss ordentlich auf Tempo gekommen und viertschnellste Zeit gefahren

BESTZEITEN

Moto3, Portimão (P): 17.–19.03 2023

	Fahrer	Marke	Bestzeit
1.	Riccardo Rossi (I)	Honda	1.47,211
2.	José Rueda (E)	KTM	1.47,262
3.	David Muñoz (E)	KTM	1.47,318
4.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	1.47,402
5.	Romano Fenati (I)	Honda	1.47,403
6.	Daniel Holgado (E)	KTM	1.47,423
7.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	1.47,458
8.	Scott Ogden (GB)	Honda	1.47,567
9.	Diogo Moreira (BR)	KTM	1.47,653
10.	David Alonso (E)	GasGas	1.47,747
11.	Syar. Azman (MAL)	KTM	1.47,778
12.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	1.47,820
13.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	1.47,915
14.	Ivan Ortola (E)	KTM	1.47,941
15.	Deniz Öncü (TR)	KTM	1.47,943
16.	Filippo Farioli (I)	KTM	1.47,964
17.	Kaito Toba (J)	Honda	1.48,038
18.	Matteo Bertelle (I)	Honda	1.48,048
19.	Jaume Masiá (E)	Honda	1.48,063
20.	Ryu. Yamanaka (J)	GasGas	1.48,195

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoE-WM

Vallelunga elektrisiert

Auf der Rennstrecke bei Rom wurde die erste Saison der MotoE-Weltmeisterschaft mit Ducati und Stromlieferant Enel feierlich vorgestellt.

Von: **Imre Paulovits**

Nur wenige Tage, nachdem die EU-Kommission das Aus für Verbrenner beschlossen hat – und nun zwölf Jahre Zeit hat, wieder zur Besinnung zu kommen –, wurde die Präsentation der ersten MotoE-Weltmeisterschaft in der Nähe von Rom zu weit mehr als dem Einläuten einer neuen Motorradsport-Weltserie. Enel-CEO und General Manager Francesco Starace, Ducati-Motor-CEO Claudio Domenicali, Dorna-Sports-CEO Carmelo Ezpeleta und Elisabetta Ripa, CEO von Enel X Way, die den Ladestrom für die MotoE-WM liefern, präsentierten nun etwas, das unter Wettbewerbsbedingungen aufzeigen kann, wie der Strom in Zukunft bei Motorrädern wirklich wirkt. Bislang sah die Energiebilanz gegenüber den MotoGP-Verbrennern recht trübe aus.

Aber die Welt entwickelt sich weiter, und so auch die E-Technologie. Ducati hat ein Elektro-Motorrad für diese Serie konzipiert, das alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt. Nun können sie auch Druck auf Enel ausüben, damit sie bei der Ladetechnik auf diesem Niveau mithalten. „Wir wissen heute so viel mehr über MotoE, als wir vor vier Jahren wussten, und in vier Jahren wird es noch viel mehr sein“, sagte Carmelo Ezpeleta zu seiner neuen Weltmeisterschaft. Und damit auch alle sehen, wie schnell mittlerweile ein solches E-Bike ist, fuhr Testpilot Alex De Angelis mit der Ducati V21L einige Demo-Runden um die Rennstrecke. ■

MOTOGP

MotoE-Weltmeisterschafts-Präsentation in Vallelunga: Große Zukunftsvision

Motorrad-WM

Neue Töne für die WM

Nachdem die Dorna in der MotoGP alles umgekrempelt hat, wurde auch ein neues Musikthema von Starkomponist Marco Beltrami für die Weltmeisterschaft geschrieben.

Von: **Imre Paulovits**

Die WM-Läufe werden ab diesem Jahr von einem eigenen Musikthema eröffnet, und das hat kein Geringerer komponiert als der Oscar-nominierte italienische Komponist Marco Beltrami, der durch die Filmmusik von solchen Blockbustern wie „Resident Evil“, „Terminator 3: Rise of the Machines“, „Live Free or Die Hard“, „World War Z“, „I, Robot“ oder „3:10 to Yuma“ berühmt wurde. Beltrami ist selbst Motorsport-Anhänger und schrieb nun die Töne für die höchste Motorradsport-Klasse in seinem Studio in Malibu.

„Ich bin ein großer MotoGP-Fan, ich habe schon bei den Duellen zwischen Valentino Rossi und Nicky Hayden mitgefiebert. Diese Jungs sind meine Helden. Ich habe deshalb letztes Jahr die Idee gehabt, Musik dazu zu schreiben, und kam damit gerade zur richtigen Zeit“, erklärt Beltrami. „Ich wollte diese Helden mit meinem musikalischen Helden in Verbindung bringen, und das ist Beethoven. Ich habe mich an seiner 9. Symphonie orientiert.“ ■

MOTOGP

Marco Beltrami: Seine Motorradhelden mit seinem musikalischen Helden vereint

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Am Samstag startet nicht nur das erste Sprintrennen der MotoGP-Geschichte, vorher wird Ralf Schumacher mit dem Williams-BMW Formel 1 auch einige Demo-Runden in Portimão drehen. Der 47-jährige Ex-Formel-1-Pilot fährt um 11.45 Uhr mit dem Williams-BMW FW25 von 2003, der sich im Besitz von VES Formula 1 Collection befindet. Es ist das Auto, mit dem Schumacher 2003 auf dem Nürburgring und in Magny-Cours gewonnen hat, der BMW-V10-Motor, der über 900 PS bei 19 300/min leistet, wurde neu aufgebaut. Ein zweiter Stint ist dann für Sonntag zwischen dem Moto2- und dem MotoGP-Rennen geplant.

MOTORRAD-WM

BMW hat das neue Safety-Car für die diesjährige Motorrad-WM-Saison vorgestellt. Es ist der neue M2 mit 460-PS-Sechszylinder-Turbomotor, das mit Recaro-Sitzen, Sechspunktgurten und Feuerlöschern aufgerüstet wurde. Unterstützt wird es von anderen Medical-Cars aus der M-Serie sowie mehreren BMW-M-1000-RR-Safety-Bikes. Es ist die 25. Saison, in der BMW die Sicherheitsstaffel für die Weltmeisterschaft liefert.

MOTOGP

Nach unserem Redaktionsschluss wurde auch das letzte der elf Teams der diesjährigen MotoGP-Saison vorgestellt. CryptoData-RNF-Aprilia des malaysischen Millionärs Razlan Razali, einst selbst in der IT-Entwicklung tätig, hat sich letzten Herbst mit dem rumänischen IT-Sicherheitsspezialisten CryptoData zusammengetan, und sie versprachen, gemeinsam eine frische neue Zeit in der höchsten Motorsportklasse einzuläuten. Die Truppe hat sich nun mit Max Biaggi verstärkt, und sie wollen mit Aprilia die gleichen Erfolge feiern wie 2020 mit Yamaha, als Franco Morbidelli Vizeweltmeister wurde.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hinein ins Geschehen

MOTOGP

Es geht los! Am nächsten Wochenende beginnt im portugiesischen Portimão die mit 21 geplanten Grands Prix bislang längste Motorrad-WM-Saison. In der MotoGP soll sie gar 42 Rennen beinhalten.

Von: **Imre Paulovits**

MotoGP: Spannung pur und Rennen, die eine Überraschung nach der anderen liefern. Nun will die Dorna dieses Spektakel verdoppeln, indem gleich zwei MotoGP-Rennen an einem Wochenende stattfinden. Doch damit ein Grand Prix noch etwas Einmaliges bleibt, wird das Rennen am Samstag nur über die halbe Distanz gefahren. Die Essenz bleibt bei den Sprintrennen aber erhalten: Der spannungsgeladene Start und die hautengen Kämpfe um die Plätze, die bei der kürzeren Distanz wohl noch intensiver ausgefochten werden. Schon am Wochenende werden wir diese Premiere erleben.

Die neue Zeitrechnung wird von den Akteuren mehr verlangen. Nicht nur von den Fahrern, sondern auch von den Technikern, die ihr Material nun für zwei Rennen pro Wochenende so optimal wie möglich vorbereiten müssen. Neu ist auch die Fahrerparade, bei der die MotoGP-Stars wie einst die Gladiatoren Einzug vor den Fans halten. Es wird dieses Jahr 21 Grands Prix geben, und viele davon werden in Übersee stattfinden. Mit dem Sokol International Racetrack in Kasachstan und dem Buddh International Circuit in Indien kommen zwei neue Austragungsorte hinzu. Die lange Tour im Herbst in Asien zeigt, wo die Motorrad-WM ihre Zukunft sieht.

Weltmeister im Vorteil

Aber wie wird sich all dies auf die Kräfteverhältnisse auswirken? Bislang wissen wir nur, wie sich die Technik weiterentwickelt hat. Ducati, die zum Ende der Saison 2022 das klar beste Paket hatten, scheinen sich über den Winter noch einmal gestärkt zu haben. Die neue Desmosedici GP23 ist eine Evolution des Bewährten, und Weltmeister Francesco Bagnaia wurde durch den Titel mental genauso gestärkt wie die Truppe aus Bologna. Er dominierte den Test in Portimão, und da die WM dort beginnt, geht er mit einem psychologischen Vorteil in die Saison. Mit Aprilia hat sich auch das zweite italienische Werk über den Winter gestärkt, dazu sind sie nun auch mit vier Fahrern vertreten.

Bleibt die Frage, wie sich die erfolgsgewohnten Japaner, die in der letzten Zeit klar ins Hintertreffen geraten sind, gegen diese geballte Kraft zur Wehr setzten können. Fabio Quartararo hat mit der Yamaha scheinbar im letzten Moment zu seiner Form gefunden, und der körperlich wieder völlig regenerierte Marc Márquez könnte in aller Stille mit Honda in die richtige Richtung gearbeitet haben. Genau wie Brad Binder mit KTM. Aber all die Vermutungen werden ein Ende finden, sobald am Wochenende zum ersten Mal die rote Ampel ausgeht. ■

DUCATI

Weltmeister Francesco Bagnaia: Mit der Nummer 1 und klarer Favorit

MOTOGP

Ex-Weltmeister Fabio Quartararo (#20) und Marc Márquez (#93): Chancenlos?

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2023

TERMINE 2023

26. März:	GP Portugal/Portimão
2. April:	GP Argentinien/ Termas de Rio Hondo
16. April:	GP Americas/COTA
30. April:	GP Spanien/Jerez
14. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
11. Juni:	GP Italien/Mugello
18. Juni:	GP Deutschland/ Sachsenring
25. Juni:	GP Niederlande/Assen
9. Juli:	GP Kasachstan/Sokol
6. August:	GP England/Silverstone
20. August:	GP Österreich/Spielberg
3. September:	GP Katalonien/Barcelona
10. September:	GP San Marino/Misano
24. September:	GP Indien/Buddh
1. Oktober:	GP Japan/Motegi
15. Oktober:	GP Indonesien/Mandalika
22. Oktober:	GP Australien/Phillip Island
29. Oktober:	GP Thailand/Buriram
12. November:	GP Malaysia/Sepang
19. November:	GP Katar/Losail
26. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN

GP Portugal/Portimão (alle Zeitangaben in MEZ/MESZ)

Freitag, 24. März 2023		
10.00–10.35	Moto3	1. Training
10.50–11.30	Moto2	1. Training
11.45–12.30	MotoGP	1. Training
14.15–14.50	Moto3	2. Training
15.05–15.45	Moto2	2. Training
16.00–17.00	MotoGP	2. Training
Samstag, 25. März 2023		
9.40–10.10	Moto3	3. Training
10.25–10.55	Moto2	3. Training
11.10–11.40	MotoGP	freies Training
11.50–12.05	MotoGP	Qualifying 1
12.15–12.30	MotoGP	Qualifying 2
13.50–14.05	Moto3	Qualifying 1
14.15–14.30	Moto3	Qualifying 2
14.45–15.00	Moto2	Qualifying 1
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 2
16.00	MotoGP	Sprintrennen
Sonntag, 26. März 2023		
10.45–10.55	MotoGP	Warm-up
11.00	MotoGP	Fan-Parade
12.00	Moto3	Rennen, 21 Rdn.
13.15	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
15.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2023

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
1	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23
5	Johann Zarco (F)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23
10	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22
12	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
20	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP23
25	Raúl Fernández (E)	CryptoData RNF MotoGP Team	Aprilia RS-GP
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
37	Augusto Fernández (E)	GasGas Factory Racing Tech3	GasGas RC16
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
43	Jack Miller (AUS)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
44	Pol Espargaró (E)	GasGas Factory Racing Tech3	GasGas RC16
49	Fabio Di Giannantonio (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22
72	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP22
88	Miguel Oliveira (P)	CryptoData RNF MotoGP Team	Aprilia RS-GP
89	Jorge Martín (E)	Prima Pramac Racing	Ducati D16 GP23
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2023

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
3	Lukas Tulovic (D)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Kalex
4	Sean Dylan Kelly (USA)	American Racing	Kalex
5	Kohta Nozane (J)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex
7	Barry Baltus (B)	Fieten Olie Racing GP	Kalex
11	Sergio Garcia (E)	Pons Wegow Los40	Kalex
12	Filip Salac (CZ)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	Fantic Racing	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
15	Darryn Binder (ZA)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
17	Álex Escrig (E)	Forward Team	Forward
18	Manuel Gonzalez (E)	Correos Prepago Yamaha VR46	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
21	Alonso López (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro
22	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
24	Marcos Ramírez (E)	Forward Team	Forward
28	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	Kalex
33	Rory Skinner (GB)	American Racing	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Pedro Acosta (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
40	Arón Canet (E)	Pons Wegow Los40	Kalex
52	Jeremy Alcoba (E)	QJMotor Gresini Moto2	Kalex
54	Fermín Aldeguer (E)	CAG Speed Up	Boscoscuro
64	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
71	Dennis Foggia (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
72	Borja Gómez (E)	Fantic Racing	Kalex
75	Albert Arenas (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
84	Zonta van den Goorbergh (NL)	Fieten Olie Racing GP	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masiá (E)	Leopard Racing	Honda
6	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas Aspar Team	GasGas
7	Filippo Farioli (I)	Red Bull KTM Tech3	KTM
10	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM
18	Matteo Bertelle (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
19	Scott Ogden (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
20	Lorenzo Fellon (F)	CIP Green Power	KTM
22	Ana Carrasco (E)	BOE Motorsport	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda
27	Kaito Toba (J)	SIC58 Squadra Corse	Honda
38	David Salvador (E)	CIP Green Power	KTM
43	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto
44	David Muñoz (E)	BOE Motorsport	KTM
48	Ivan Ortola (E)	Angeluss MTA Team	KTM
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Ajo	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
55	Romano Fenati (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
63	Syarifuddin Azman (MAL)	MT Helmets - MSI	KTM
64	Mario Aji (RI)	Honda Team Asia	Honda
66	Joel Kelso (AUS)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto
70	Joshua Whatley (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
71	Ayumu Sasaki (J)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna
72	Taiyo Furusato (J)	Honda Team Asia	Honda
80	David Alonso (E)	GasGas Aspar Team	GasGas
82	Stefano Nepa (I)	Angeluss MTA Team	KTM
95	Collin Veijer (NL)	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	Husqvarna
96	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM
99	José Rueda (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Schöne Augen zum Sieg

Vor 30 Jahren debütierte Yamahas YZF 750 mit neckischen, in die Verkleidungsform eingelassenen Scheinwerfern. Die japanische Schönheit lieferte in ihrer SP-Ausführung für die folgenden fünf Jahre die Basis für die Superbike-WM, die Endurance-WM und nationale Meisterehren.

Von: **Imre Paulovits**

Gegen die immer stärker werdenden Ducatis war Yamahas Flaggschiff OW-01 1992 an ihren Grenzen angelangt. Die Japaner hatten aber noch mehr im Köcher. Die japanische Meisterschaft und die acht Stunden von Suzuka wurden nach dem TT-F1-Reglement gefahren, und diese ließ mehr Motor-Tuning und ein Prototypen-Fahrwerk zu. Dort hieß die Yamaha-Waffe seit einigen Jahren YZF 750, das Viertakt-Äquivalent zur Zweitakt-YZR-500, mit der Wayne Rainey die 500er-WM dominierte.

Im Sommer 1992 machten Gerüchte die Runde, dass Yamaha das gesamte FZR-Programm, zu der außer der OW-01 auch die deutlich preiswertere FZR 750 R gehörte, komplett überarbeiten und dazu viel von der YZF 750 übernehmen würde. Ich steckte damals in meiner Sturm- und Drangzeit, und als ich während der japanischen Superbike-WM-Runde Ende August in Sugo aus gut unterrichteten Kreisen erfuhr, dass am Montag nach dem Rennen der Prototyp der nächstjährigen Serien-Yamaha getestet würde, stand ich frühmorgens auf und setzte mich mit einem Teleobjektiv ins Gebüsch an der Bergauf-Schikane.

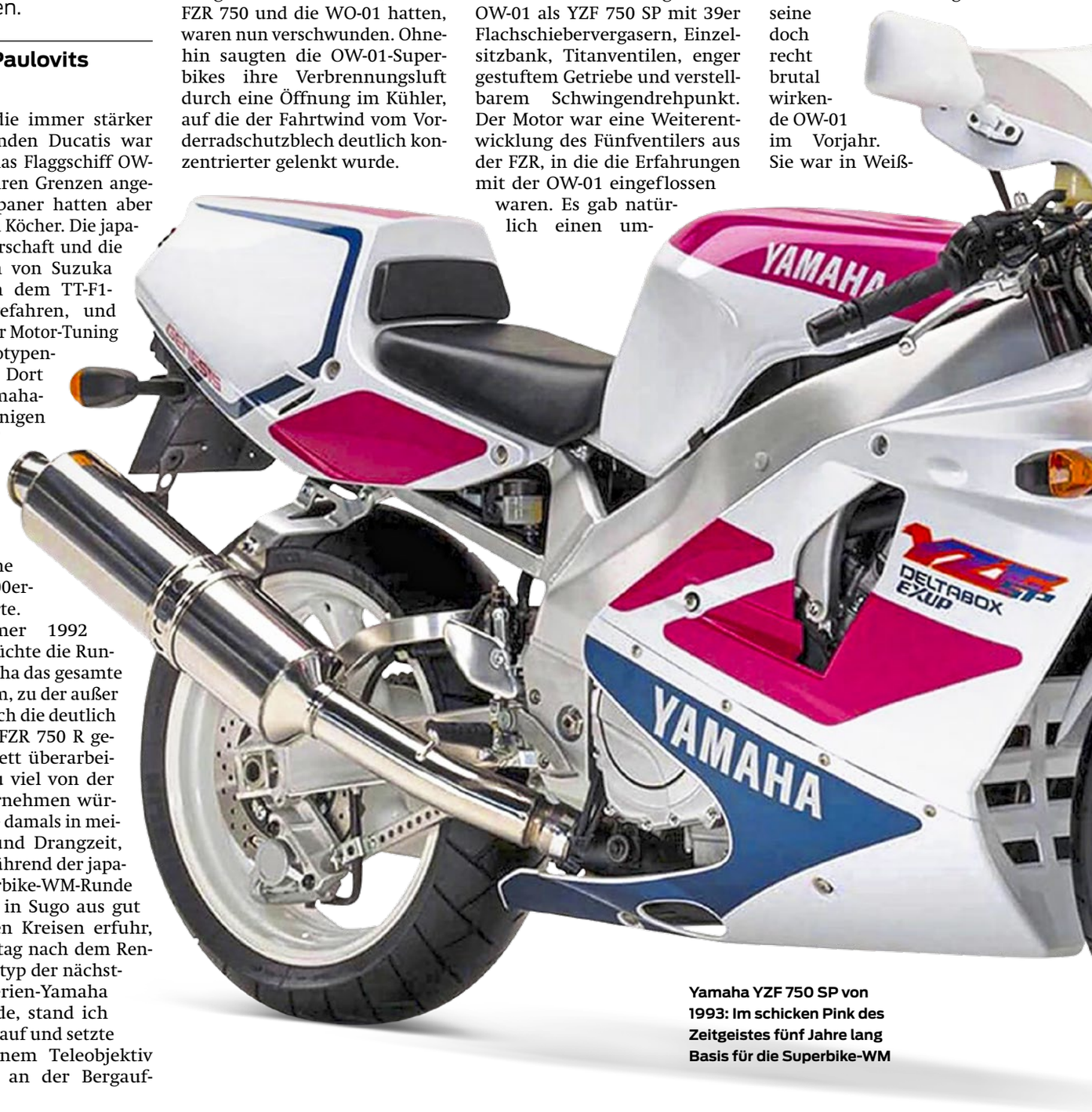
Es dauerte eine Ewigkeit, bis auf der Strecke etwas passierte. Doch das lange Warten sollte sich lohnen, denn was mit dem bloßen Auge so aussah wie die Suzuka-YZF, entpuppte sich nach Vergrößerung der Bilder tatsächlich als ein Vorserien-Prototyp. Unter der Suzuka-Verkleidung steckte nämlich ein Rahmen, der ein glattflächiges Profil im serienüblichen Pressverfahren hatte. Die Schläuche von der Verkleidungsscheibe zum Tank, die die FZR 750 und die WO-01 hatten, waren nun verschwunden. Ohnehin saugten die OW-01-Superbikes ihre Verbrennungsluft durch eine Öffnung im Kühler, auf die der Fahrtwind vom Vorderradschutzblech deutlich konzentrierter gelenkt wurde.

Was dann knapp zwei Monate später auf der IFMA vorgestellt wurde, hieß dann tatsächlich YZF 750. Sie hatte genau den Rahmen, den ich in Sugo gesehen hatte, und auch die Verkleidung sah genauso aus, nur mit in das Profil des Verkleidungskopfes eingelassenen Scheinwerfern, die einen anzublinzeln schienen.

Zwei Versionen

Es gab sie als Großserien-YZF-750-R und als Nachfolgerin der OW-01 als YZF 750 SP mit 39er Flachschiebervergasern, Einzelsitzbank, Titanventilen, enger gestuftem Getriebe und verstellbarem Schwingendrehpunkt. Der Motor war eine Weiterentwicklung des Fünfventilers aus der FZR, in die die Erfahrungen mit der OW-01 eingeflossen waren. Es gab natürlich einen umfangreichen Superbike-Kit dazu, der aus einem erleichterten Kabelbaum mit Renn-Zündbox, anderen Nockenwellen und Rennkolben bestand, und wer noch tiefer in die Tasche greifen wollte, konnte den Fahrwerks-Kit mit Rahmenverstärkung und Rennschwinge kaufen.

Als Yamaha mit der YZF im Frühjahr 1993 in der Superbike-WM auftauchte, wirkte das Werks-Motorrad von Fabrizio Pirovano viel eleganter als seine doch recht brutal wirkende OW-01 im Vorjahr. Sie war in Weiß-



Yamaha YZF 750 SP von 1993: Im schicken Pink des Zeitgeistes fünf Jahre lang Basis für die Superbike-WM

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Mit den richtigen Teilen war die YZF ein richtig feines Motorrad und hatte viel Leistung."

Michael Galinski

Pink lackiert, in der es die erste Serie der YZF 750 zu kaufen gab, und es schien, als wären weniger Spezialteile nötig gewesen, um sie konkurrenzfähig zu machen. Der kleine Italiener debütierte in Brands Hatch gleich mit einem dritten Platz im zweiten Rennen und machte gar mit einem zweiten Platz in Hockenheim weiter.

YAMAHA

Gegen die Werks-Ducatis von Carl Fogarty und Giancarlo Falappa sowie der Muzzy-Kawasaki von Scott Russell hatte er aber einen schweren Stand, sammelte jedoch auch so neun Podestplätze, sechs vierte Plätze, trumpfte beim Finale in Estoril mit einem Sieg und einem dritten Platz noch einmal auf und wurde WM-Vierter. Doch dann verließ der kleine Italiener Yamaha nach sechs Jahren und ging zu Ducati, in Gerno di Lesmo trat man auch kürzer.

Tornado und Samurai

1995 wurde das Yamaha-Werksteam unter der Leitung von Christian Sarron mit Yasutomo Nagai und Colin Edwards neu formiert. Der damals 21-jährige Edwards brillierte mit Podestplätzen in Monza und Brands Hatch, Nagai mit einem zweiten und einem dritten Platz bei seinem Heimrennen in Sugo, doch dann verunglückte er in Assen tödlich und wurde trotzdem WM-Vierter. Für 1996 bekam Edwards Wataru Yoshikawa als Teamkollegen. Der Texas Tornado fuhr die Yamaha mit sieben Podestplätzen auf den fünften WM-Rang, doch es gab beim japanischen WM-Lauf einen Wildcard-Piloten, der allen die Show stahl: Der damals 21-jährige Noriyuki Haga, der zuvor mit Edwards die acht Stunden von Suzuka gewann, prügelte die YZF spektakulär auf den zweiten Rang. 1997 gab es ein rein amerikanisches Team mit Colin Edwards und Ex-Weltmeister Scott Russell, doch Russell war nicht mehr das brillante Fahrgenie seiner Kawasaki-Jahre, und Edwards verletzte sich nach der fünften WM-Runde. Es war wieder Haga, der die Kohlen aus dem Feuer holte und bei den letzten zwei WM-Runden einen Sieg und drei Podestplätze einfuhr. 1998, im letzten Jahr der YZF 750, wurde er in eine ganze WM-Saison geschickt, holte bei den ersten vier Rennen drei Siege und einen dritten Platz. Beim Finale in Sugo verabschiedete er die YZF mit einem Sieg, bevor sie von der YZF R7 abgelöst wurde.

In der Pro Superbike sorgte die YZF 1997 unter Christer Lindholm für Furore, der seinen im Jahr zuvor auf Ducati gewonnenen Titel mit der Yamaha verteidigte. Dieses Motorrad hat Michael Galinski erworben und restauriert, Lindholm fuhr sie letztes Jahr wieder bei der Sachsenring Classic. „Sie ist ein wirklich feines Werks-Motorrad und hat über 150 PS am Hinterrad", schwärmt Galinski von dem Motorrad. Aber das war damals bereits zu wenig, um gegen die immer stärker werdenden Twins von Ducati und später Honda und Aprilia zu bestehen, und so beschritt Yamaha bei der R7 wieder radikalere Wege. ■

WORLDSBK

Fabrizio Pirovano gewann 1993 das WM-Finale in Estoril und wurde WM-Vierter

YAMAHA

Colin Edwards und Noriyuki Haga gewannen 1996 die acht Stunden von Suzuka

WIKI COMMONS

Christer Lindholm wurde mit der YZF 750 Pro-Superbike-Meister 1997

TECHNISCHE DATEN

Yamaha YZF 750 Superbike (1993)	
Motor	Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakter, DOHC, fünf Ventile pro Brennraum
Bohrung x Hub	72 x 46 mm
Hubraum	749,1 ccm
Leistung	150 PS bei 14 500/min
Leergewicht	165 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Straßensport

Reiti: Eis und heiß

Bevor er zur Asia Road Racing Championship nach Thailand aufbrach, fuhr Markus Reiterberger einige Runden in Inzell auf dem Eis.

Von: **Imre Paulovits**

Derzeit testet er in Buriram, am Wochenende beginnt dort das große Abenteuer für Markus Reiterberger: Dann geht die Asia Road Racing Championship los, wo er einen zweiten Anlauf auf Titel macht, nachdem die Meisterschaft 2020 wegen Corona abgebrochen wurde. Es wird nicht leicht. Neben starken asiatischen Fahrern, teilweise mit Motorrad-WM-Erfahrung, fahren auch die beiden Australier Antony West und Lachlan Epis die gesamte Meisterschaft, Letzterer auch auf BMW. Auch Reiterbergers Teamkollege bei Onexox-TKKR-BMW, der Malaysier Azlan Shah, ist nicht zu unterschätzen.

Am Wochenende fuhr Reiterberger in einem ganz anderen Metier und auf anderem Untergrund. Zum Abschied von Günther Bauer, der regionalen Eisspeedway-Legende, fuhr Reiterberger einige Showrunden bei der Eisspeedway-WM in Inzell. „Ich wollte zeigen, dass man auf dem Eis auch driften kann. Das alles war ein Geschenk für Günther, der mir in den vergangenen Jahren sehr oft geholfen hat. Dadurch entwickelte sich eine große Freundschaft. Da ich danach aber nach Thailand zum ersten Rennen fliegen musste, habe ich mich zusammengerissen. Ich wollte es nicht übertreiben, hatte aber dennoch großen Spaß. Es war eine wirklich schöne Veranstaltung. Ich wünsche Günther alles Gute für den wohlverdienten Ruhestand!“. ■

REITERBERGER

Markus Reiterberger: Drift auf dem Eis zu Ehren von Günther Bauer

Superbike-WM

Most noch mal besser

Auch für die Saison 2023 wird das Autodrom Most im Rahmen der mit der Dorna vereinbarten Verbesserungen für die Superbike-WM weiter modernisiert.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem im Vorjahr einige Teile der Strecke neu asphaltiert und im Fahrerlager Gebäude modernisiert wurden, wurde nun an den Curbs, den Auslaufzonen, an Markierungspunkten in den Bremszonen, sowie der Modernisierung des Kontrollturms gearbeitet, damit er den Erfordernissen der Rennleitung bei der Superbike-WM entspricht.

Besonders in der Zielkurve wurden umfangreiche Bauarbeiten durchgeführt, das Kiesbett wurde dort erweitert und komplett neu angelegt. In den Kurven 4, 11 und 21 wurden die Curbs neu gestaltet. Sie wurden verlängert, und der Beton dahinter so gestaltet, dass wenn ein Fahrer hinausgetragen wird, er dort einen Sicherheitsstreifen zur Korrektur findet. Die Bremsmarkierungen, die bislang aus Styropor in dem Grasstreifen neben der Strecke aufgestellt waren, wurden nun hoch montiert hinter die Leitplanken gestellt. Die Superbike-WM wird in diesem Jahr am letzten Juli-Wochenende auf der tschechischen Strecke südlich der Sächsischen Grenze fahren. ■

WORLDSBK

Most: Zahlreiche Bauarbeiten, um der Superbike-WM gerecht zu werden

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Misano bereitet sich auf die Superbike-WM am ersten Juni-Wochenende vor. „Wir rechnen mit viel Begeisterung für dieses Rennen“, so Andrea Albani, Direktor der Strecke. In der letzten Woche wurde die Veranstaltung präsentiert, und dabei wurden den Fans besonders die italienischen Ducati-Piloten vor Augen geführt. Michael Ruben Rinaldi hat 2021 beide Rennen dort gewonnen, Danilo Petrucci gilt ohnehin als Publikumsliebling, und die beiden Supersport-WM-Piloten Nicolò Bulega und Yari Montella sollen dafür sorgen, dass auch in der kleineren Klasse die rot-weiß-grüne Flagge über dem Siegerpodest hochgezogen werden kann. Montella, der sich beim Unfall mit Adrian Huertas das Schlüsselbein gebrochen hat, will bereits in dieser Woche wieder Motorrad fahren.

ENDURANCE-WM I

In knapp einem Monat startet die Endurance-WM mit den 24 Stunden von Le Mans in die Saison 2023. Am 15. April fällt dabei für 55 Teams der Startschuss. Insgesamt 18 Mannschaften haben sich für die EWC-Klasse gemeldet, 34 Teams gehen in der Superstock-Klasse an den Start. 37 Teams werden die ganze Saison als Permanent-Starter bestreiten.

ENDURANCE-WM II

Das Tecmas-Team aus Frankreich setzt seit Jahren auf die deutschen BMW in S- und M-Spezifikation. 2023 wird das Team erstmals als Permanent-Starter dabei sein und dabei das offizielle Superstock-Team der Münchner. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Werner Daemens BMW Motorrad-World Endurance-Werksteam und Tecmas-Teambesitzer Arnaud Sassone ist geplant. Als Fahrer kommen der Deutsche Jan Bühn sowie die Franzosen Kenny Foray, Loïc Arbel und Maxime Bonnot zum Einsatz.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SuperEnduro-WM Gliwice

Ungeschlagen Billy Bolt

Zum dritten Mal in Folge holte sich Billy Bolt den SuperEnduro-WM-Titel. Der Brite scheint auf der Husqvarna in einer anderen Liga als der Rest der Konkurrenz zu fahren.

Von: **Robert Pairan**

Schon nach dem ersten der drei Läufe hatte sich Bolt den Titel gesichert: Mit ausreichend Punktevorsprung angereist, legte er zuerst mit dem Sieg in der Superpole den Grundstein mit drei weiteren WM-Punkten, und als er einen Start-Ziel-Sieg in Lauf 1 einfuhr, konnte er von Landsmann Jonny Walker, dem „ewigen Zweiten", nicht mehr eingeholt werden. Eine Schrecksekunde gab es nur kurz, als Bolt kurz vor Schluss im Steinfeld zu Fall kam. Walker konnte kurzzeitig aufschließen, doch bis ins Ziel war der Beta-Pilot deutlich abgehängt. Von der Last des Titelkampfes befreit, gewann Bolt die beiden restlichen Läufe sehr deutlich.

Viel spannender war aber der Kampf um den dritten WM-Rang: Cody Webb war mit drei Punkten Vorsprung vor Taddy Blazusiak gekommen. Das direkte Duell im ersten Lauf konnte der Lokalmatador vor dem Amerikaner gewinnen und dessen Vorsprung auf einen Punkt reduzieren.

In Lauf 2 schlug Webb mit einem zweiten Platz zurück, während Blazusiak in der engen Felskurve hing und seinen Konkurrenten ziehen lassen musste.

Doch im letzten Lauf des Tages drehte der sechsfache Weltmeister Blazusiak den Spieß herum und fuhr selbst auf Platz 2, während Webb stürzte. Zwei Punkte Vorsprung reichten dem Polen für WM-Rang 3.

Bei den Junioren gewann Milan Schmüser punktgleich mit Mitchell Brightmore die Tageswertung. Brightmore holte sich im letzten Lauf den Titel, und Schmüser blieb trotz des Erfolges nur der dritte WM-Rang. ■

HUSQVARNA

Ganz schön schräg: Fünftes Rennen, fünfter Sieg für Billy Bolt

SUPERENDURO-WM

5. Lauf, Gliwice (PL), 18. März

1.	Billy Bolt (GB), Husqvarna	1-1-1
2.	Jonathan Walker (GB), Beta	2-3-3
3.	Taddy Blazusiak (PL), GasGas	3-4-2
4.	Cody Webb (USA), Sherco	4-2-6
5.	Cooper Abbott (USA), Sherco	6-7-4
6.	Will Hoare (GB), GasGas	5-6-7
7.	Dominik Olszowy (PL), GasGas	12-5-5
8.	Diogo Vieira (P), GasGas	7-8-9
9.	Norbert Zsigovits (H), KTM	8-10-10
11.	Mirko Fabera (D), GasGas	

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach fünf Läufen

1.	Billy Bolt	310 Pkte.
2.	Jonathan Walker	260
3.	Tadeusz Blazusiak	194
4.	Cody Webb	192
5.	Dominik Olszowy	140
6.	Cooper Abbott	123
7.	Diogo Vieira	121
8.	Norbert Zsigovits	89
9.	Will Hoare	82
13.	Mirko Fabera	50

US Supercross Detroit

Gewonnen und doch verloren

Die zehnte Runde der US-Supercross-Meisterschaft in Detroit entschied in einem packenden Finale Honda-Pilot Chase Sexton für sich, gefolgt von Cooper Webb (KTM) und Eli Tomac (Yamaha). Der deutsche Suzuki-Pilot Ken Roczen erreichte Rang 5 und verbesserte sich in der Gesamtwertung.

Von: **Frank Quatember**

Die gut 50 000 Fans im Ford-Field-Stadium sahen im Finale in der Motor-City Detroit zunächst Aaron Plessinger auf der Red-Bull-KTM in Front, dahinter lieferten sich Tomac und Webb einen harten Zweikampf. Plessinger baute seinen Vorsprung aus, während Webb einen Fehler von Tomac nutzte und Rang 2 eroberte.

Aus der Tiefe kam nun mit unglaublichem Speed Chase Sexton. Er ging zunächst sauber an Tomac und Webb vorbei. Im Kampf um Platz 2 versuchte es Gegner Barcia mit der Brechstange, aber umsonst. Sexton blieb auf dem Bike, Barcia verlor den Rhythmus und fiel zwei Plätze zurück. Plessinger hatte an der Spitze nun acht Sekunden Vorsprung – das Rennen schien gelaufen. Doch in der vorletzten Runde geriet Plessinger mit dem Fuß in eine Spurrille und flog beim darauffolgenden Sprung hart von der Strecke ab. „Ich bin das ganze Rennen über diese Spur gefahren, und doch hat es mich erwischt", haderte der Amerikaner mit dem Schicksal. Sexton siegte, verlor aber nach Rennschluss sieben Punkte wegen Springens während einer Gelbphase. Der Mattstedter Ken Roczen kam als Fünfter über den Zielsprung und konnte in der Meisterschaft einen Platz auf nunmehr Rang 4 vorrücken. ■

SUPERCROSS

Detroit (USA), 18. März.

1.	Chase Sexton (USA)	Honda
2.	Cooper Webb (USA)	KTM
3.	Eli Tomac (USA)	Yamaha
4.	Justin Barcia (USA)	GasGas
5.	Ken Roczen (D)	Suzuki
6.	Christian Craig (USA)	Husqvarna
7.	Justin Hill (USA)	KTM
8.	A. Cianciarulo (USA)	GasGas
9.	Jason Anderson(USA)	Kawasaki
10.	Josh Hill (USA)	KTM

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 10 von 17 Läufen

1.	Cooper Webb	225 Punkte
2.	Eli Tomac	222
3.	Chase Sexton	208
4.	Ken Roczen	182
5.	Jason Anderson	180
6.	Justin Barcia	174
7.	Aaron Plessinger	164
8.	Christian Craig	136
9.	Adam Cianciarulo	107
10.	Justin Hill	103

FELD ENTERTAINMENT

Gewonnen, Punkte verloren: Sexton

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Martin Maximal

SCHIFFNER

Der Schwede Martin Haarahiltunen erteilte der gesamten Konkurrenz eine Lektion und verteidigte in Inzell haushoch überlegen seinen Weltmeistertitel. 23 Jahre nach seinem Vizetitel in Assen wurde der 52-jährige Franky Zorn zum zweiten Mal Vizeweltmeister. Harald Simon errang 36 Jahre nach seinem ersten Rennen mit WM-Bronze seinen allergrößten Erfolg. Der erst 22-jährige Luca Bauer verpasste am Sonntag das Finale und damit die Chance auf die Vizeweltmeisterschaft.

Von: **Thomas Schiffner**

Am schnellsten zu Ende war diese an zwei Tagen in Inzell entschiedene Weltmeisterschaft für Vize-Weltmeister Hans Weber: Nach seinem Handbruch im Januar in Schweden versuchte er beim WM-Finale erstmals wieder an den Start zu gehen. Nach zwei dritten Plätzen in den ersten beiden Durchgängen am Samstag musste der 38-Jährige das Handtuch werfen: „Im Training hatte ich mit getapter Hand ein gutes Gefühl. Aber vier Runden im Rennen waren dann wohl zu viel. Der Körper schaltet dann von selbst irgendwie ab. Ich habe die Pace einfach nicht auf die Bahn gebracht."

Mit Luca Bauer, Markus Jell, Benedikt Monn, Franz Mayerbüchler, Franky Zorn und Harald Simon waren vor ausverkauftem Haus (5500 Zuschauer) aber weiterhin sechs Deutschsprachige auf Titeljagd. Doch alle Konkurrenten mussten vom ersten Heat anerkennen, dass der amtierende Weltmeister Martin Haarahiltunen an diesem Wochenende unantastbar war. Der 32-Jährige aus Örnsköldsvik spulte perfekte, fehlerfreie Runden ab, wie einst Nikolai Krasnikov.

Am Samstag trumpfte der zweitjüngste Fahrer, Lokalmatador Luca Bauer, groß auf. Er qualifizierte sich, nur von Zorn und Haarahiltunen geschlagen, für das Finale. Dazu kamen beide Österreicher, Franky Zorn und Harald Simon.

Zorn: Ins Loch gefahren

Haarahiltunen wählte Startbahn Blau („Ich wollte nicht geblockt werden, falls ich einen schlechten Start habe"), Bauer konnte als Zweiter seine geliebte Außenbahn Gelb einnehmen. Obwohl Bauer in der Startkurve außen seinen Speed aufbauen konnte, war der Schwede schon in der ersten Runde weg. Hinten kämpften Zorn und Simon um Platz 3, Franky musste sich als Vierter mit nur 14 WM-Punkten zufriedengeben: „Ich musste die Innenlinie nehmen, weil Haarahiltunen neben mir war, und ich bin genau in das eine Loch auf der Bahn gefahren, hab mir das Knie aufgeschlagen, und dann waren die anderen weg."

Der 64-jährige Stefan Svensson verpasste am Samstag als Fünfter bei seinem – O-Ton – „letzten WM-Rennen" das Finale um einen einzigen Punkt.

Am Sonntag ging die Haarahiltunen-Show unverändert weiter, aber der Kampf um WM-Silber und -Bronze spitzte sich zu: Vor Heat 20 hatten Bauer, Niclas Svensson, Simon und Markus Jell noch die Chance, ins Finale zu kommen. Und genau diese vier traten im letzten Punktlauf an!

SCHIFFNER

Vorentscheidung: Svensson (#192) und Simon (#50) im Finale, Bauer raus

SCHIFFNER

Haarahiltunens zweiter Titel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Im ersten Anlauf kamen sich Bauer und Jell in die Quere, und Markus Jell stürzte. Der Referee disqualifizierte den Niederbayer, obwohl Luca Bauer seine Spur gekreuzt hatte. Jell: „Ja, er hat die Linie gekreuzt, aber er war vorn und gibt die Linie damit vor."

Luca Bauers Traum platzte

Damit war Jell nach einem ganz starken Wochenende raus, er wurde an beiden Tagen und insgesamt Sechster.

Beim Restart kam Luca Bauer zwischen die Mühlen von Niclas Svensson und Simon, landete auf Platz 3, war damit nicht im Finale, und sein Traum vom Vizetitel zerplatzte wie eine Seifenblase: „Ich habe gewusst, dass ich im letzten Lauf einen perfekten Start brauchte, um diese drei zu schlagen. Obwohl von Gelb gestartet, waren zwei vor mir, und dann ist es extrem schwer zu überholen. Ich wusste, dass das Ergebnis am Samstag nur für die Ausgangslage gut war, und so schnell geht es dann. Es ist sehr ärgerlich, im Moment bin ich sehr enttäuscht", sagte der frustrierte Oberbayer.

Im Finale mit Haarahiltunen, Zorn, Simon und Svensson junior gewann mit Franky der Zweitälteste den Start, doch der Schwede korrigierte das umgehend. Zorn konnte sich auf P2 vor Simon und Svensson halten und zog damit nach WM-Punkten mit Simon gleich. Die besseren Laufergebnisse gaben den Ausschlag für seinen Vize-Titel: „Ein Wahnsinn. 30 Jahre Franky Zorn im Eisspeedway, vor drei Wochen Europameister und nach 23 Jahren wieder Vizeweltmeister! Gestern hatte ich resigniert, aber heute habe ich noch einmal alles reingehauen. Am Start vor Haarahiltunen zu sein – einfach unglaublich! Und ich bin vor zwei Wochen in Berlin noch mit Covid angetreten!"

Für Bronzemedaillengewinner Harry Simon war der Triumph genauso groß wie für seinen Landsmann. Zumal die Schmerzen von fünf Bandscheibenvorfälle auch in Inzell mitfuhren: „Für mein Alter bin ich zufrieden. Meinen vorletzten Lauf habe ich ein bisschen verschlafen und musste dann im letzten Vorlauf alles geben. Ich hatte eine Spritzenkur vor dem Rennen, aber die Schmerzen kommen erst in den nächsten Tagen", sagte der gewohnt sachlich-kühle Waldviertler.

Benedikt Monn kam am Samstag zwei Mal und am Sonntag fünf Mal für Weber an den Start. Der 26-jährige Parsberger fuhr gewohnt aggressiv, was ihn am Samstag einen Sturz kostete. Am zweiten Tag kam er fünf Mal ins Ziel und erkämpfte ordentliche fünf Punkte.

Lokalmatador Franz Mayerbüchler hatte kein gutes Wochenende. Er konnte pro Tag nur einen Punkt erzielen. Max Niedermaier, als zweiter Reservefahrer nominiert, holte bei einem Start einen Punkt.

Für die ambitionierten WM-Piloten verheißt die nächste Saison nichts Gutes. Haarahiltunens Schlusswort: „Nächstes Jahr plane ich genau wie dieses." ■

DREI FRAGEN AN MARTIN HAARAHILTUNEN

BEIDE TAGE IN INZELL LIEFEN PERFEKT FÜR SIE, OHNE EINEN EINZIGEN FEHLER, ODER?

Stimmt, heute hatte ich etwas schlechtere Starts. Das war aber nicht schlimm, denn wenn ich im Rennen bin, fühle ich mich sehr stark. Meine Starts waren ähnlich gut wie die von Franky Zorn und Luca Bauer. Aber der Unterschied war die erste Kurve. Ich konnte im Finale die Innenlinie sehr gut halten. Das war in meinen Augen der Schlüssel. Und meine Motoren von Helmut Heimann machen das Paket perfekt. Ich bin in der Lage, meinen Vorteil aus diesen sehr guten Motoren zu ziehen. Wenn ich ein gutes Gefühl für das Bike habe, kann ich früh in Schräglage gehen, und dann habe ich einen guten Speed aus der Kurve raus.

LETZTES JAHR WAREN SIE WELTMEISTER NACH ZWEI VERANSTALTUNGEN, DIESE SAISON NACH EINEM RENNEN. WAS WAR SCHWIERIGER, WAS WERTVOLLER?

Weltmeistertitel ist Weltmeistertitel. Es steht in den Geschichtsbüchern, deshalb machen beide Titel für mich keinen Unterschied. Ich bin einfach sehr, sehr glücklich.

MACHT ES KEINEN UNTERSCHIED, OB MAN GEGEN DIE RUSSEN ODER OHNE RUSSEN GEWINNT?

Nein, die Russen sind alle Profis, wir sind Hobby-Profis. Sie sind sehr gut. Gegen sie zu fahren, ist viel härter. Aber ich weiß, dass ich sie auch schlagen kann.

NACHRICHTEN

DABROWSKI BAJA-SIEGER

Zum zweiten Mal gewann Konrad Dabrowski (KTM Dust) die Qatar International Baja, den 2. Lauf zum Baja World Cup. Hinter dem Polen wurde der Brite Robert Wallace mit 38 Minuten Rückstand Zweiter. Auf das Podium kam nach drei Etappen auch die niederländische Rallye-Amazone Mirjam Pol (alle KTM). Der Italiener Paolo Lucci musste wegen einer vorausgegangenen Verletzung aufgeben.

BRUMANN IM TRAINING

Der 18-jährige Schweizer Kevin Brumann (Yamaha) befindet sich wieder im Training. Brumann war beim Auftakt der Motocross-WM in Argentinien im Qualifikationsrennen der MXGP-Klasse schwer gestürzt und hatte sich unter anderem eine Gehirnerschütterung zugezogen. Nach einer mehrtägigen Pause stieg der Ehrendinger mit seiner JK Racing Yamaha wieder ins Training ein. Brumann: „Ich fühle mich wieder topfit, und bis zum nächsten WM-Lauf auf Sardinien sind es noch ein paar Tage Zeit."

ABSCHIEDSRENNEN VON GÜNTHER BAUER

Das Legendenrennen mit Eisspeedwayfahrern vergangener Jahrzehnte im Vorfeld des WM-Finales in Inzell gewann der 65-Jährige Schwede Stefan Svensson, der am Wochenende auch in der WM startete, vor Lokalmatador Luca Bauer und Berlin-Sieger Max Niedermaier. Das gut besuchte Event war schon vor Corona als Abschiedsrennen von Günther Bauer geplant, der bei seinem letzten Auftritt Sechster wurde und nach dem Rennen Sohn Luca symbolisch die Hallenschlüssel übergab. Einen Sonderlauf gewann Luca Bauer vor Svensson und dem vom Publikum frenetisch gefeierten 75-jährigen Per-Olof Serenius, der wie in seinen Weltmeisterzeiten auftrat. Bauer senior überließ den Mitstreitern die Podiumsplätze.

EISSPEEDWAY-WM

Finale 1, Inzell (D), 18. März

1.	Martin Haarahiltunen (S)	15+3 Punkte
2.	Luca Bauer (D)	13+2
3.	Harald Simon (A)	12+1
4.	Franz Zorn (A)	14+0
5.	Stefan Svensson (S)	11
6.	Markus Jell (D)	10
7.	Niclas Svensson (S)	8
8.	Mats Järf (FIN)	8
9.	Jimmy Olsen (S)	7
10.	Jo Saetre (N)	6
11.	André Divis (CZ)	4
12.	Lukas Hutla (CZ)	4
13.	Max Koivula (FIN)	3
14.	Hans Weber (D)	2
15.	Franz Mayerbüchler (D)	1
16.	Benedikt Monn (D)	1

Finale 2, Inzell (D), 19. März

1.	Martin Haarahiltunen (S)	15+3 Punkte
2.	Franz Zorn (A)	13+2
3.	Harald Simon (A)	11+1
4.	Niclas Svensson (S)	12+0
5.	Luca Bauer (D)	11
6.	Markus Jell (D)	9
7.	Mats Järf (FIN)	9
8.	Stefan Svensson (S)	8
9.	Max Koivula (FIN)	7
10.	Jimmy Olsen (S)	7
11.	Joe Saetre (N)	5
12.	Benedikt Monn (D)	5
13.	Lukas Hutla (CZ)	4
14.	Andrej Divis (CZ)	2
15.	Franz Mayerbüchler (D)	1
16.	Sebastian Reitsma (NL)	1

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 2 Läufen

1.	Martin Haarahiltunen	40 Punkte
2.	Franz Zorn	32
3.	Harald Simon	32
4.	Luca Bauer	30
5.	Niclas Svensson	24
6.	Markus Jell	22
7.	Stefan Svensson	21
8.	Mats Järf	19
9.	Jimmy Olsen	15
10.	Joe Saetre	13
11.	Max Koivula	12
12.	Andrej Divis	9
13.	Lukas Hutla	9
14.	Benedikt Monn	6
15.	Franz Mayerbüchler	4
16.	Hans Weber	3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Abarth

Cabrio 124 Spider, 44879 km, 125 kW (170 PS), schwarz, Leder, Navi, Klima, SHZ, NR-Fzg., 29.800,- €. Bildschön - wie neu, nur im Sommer und nur Langstrecke gefahren. 97246 Eibelstadt, Tel. +49 179 5160762

Aston Martin

Aston Martin DBX, EZ 10/2022, 2900 km, 405 KW (551 PS), Fzg.-Nr. 206047, Xenon Grey, 199.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59876

Bentley

Continental GTC 4.0 V8, Mod. 13, 81800 km, dunkelblau/creme, 2. Hd., Scheckheft, perfekt, 98.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59948

BMW

2002/03 BMW Z8 Alpina, bis 60000 km... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

BMW Alpina

Suche gepfl. ALPINA. 0172/8339378 H

2015 BMW Alpina B6 Biturbo Coupé, Edition 50, erst 18.000 km, B&O Soundsystem, Vollleder, sehr gepflegt! € 149.800,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Ferrari

Suche für Sammlung Testarosssa Bj. 84/85 erste Serie, orig., rot/schwarz + 328 GTS. Tel. 0171/8383093

1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spyder, sensationell originales Auto. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

E-Type Coupé V12 Automatik, Bj. 11/1971, 17638 km, 268 kW (364 PS), rot, 1 Besitzer, 12 Zylinder, LHD, , Leder, Motor komplett überholt, Fz. opt. und tech. in hervorragendem Zustand, 120.000,- €. 44536 Lünen, Tel. 0152/54185230

mehr: motor-klassik.de Nr. 59863

XJ8, dt. Sammlerstück, Jaguar Scheckheft, TÜV & Reifen neu, 4,0 L, V8, 284 PS, revidiert & konserviert, EZ 98,184t km, SSHD, 8x Alu, 15.800,- €. Tel. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59847

Lamborghini

1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, für Sammlung gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H

Mercedes

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Ankauf von 300 SL Roadster und Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

SL 63 AMG, EZ 03/2019, 16419 km, 430 kW (584 PS), obsidianschwarz metallic,+HiFi BeoSound+Night+Drivers+Magic Sky Dach, 129.000,- €. Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59918

1957 Mercedes 300 C Adenauer, Originalzustand, erst 25.940 km! Velours, Becker Mexico, Kofferset, € 175.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

911 2.7S, 1977, dt. Fzg., matching nr. restauriert, RS-Look, maritimblau, Stoff pepita, H-Kennz., 65.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59951

Porsche 992 GT 3 RS gesucht! Faire diskrete unkomplizierte Abwicklung garantiert. Suche außerdem gepflegte 911 jeden Baujahres. Tel. 0172/4310800

2006 Porsche 997 Turbo, erst 45.103 km, Handschalter, dt. Erstausl., Scheckheft, Bi-Color-Vollleder, Sport Chrono Plus. €119.950,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

SCHARF und SCHNELL :
www.CATCAMS.BE
TEL: +32 (0)3 320.25.60
° NOCKENWELLEN & ZUBEHÖR
[VentilFeder, -Teller, NW-Räder, ...]
° RENN PLEUEL
[SAE 4340, geschmiedet]

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Veranstaltungen

rennfahrer-schule.com - Rennlizenz national A. info@rennfahrer-schule.com

Freies Fahren Salzburgring am 15. April 2023, www.amc-burgau.de

Versicherungen

MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 15/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

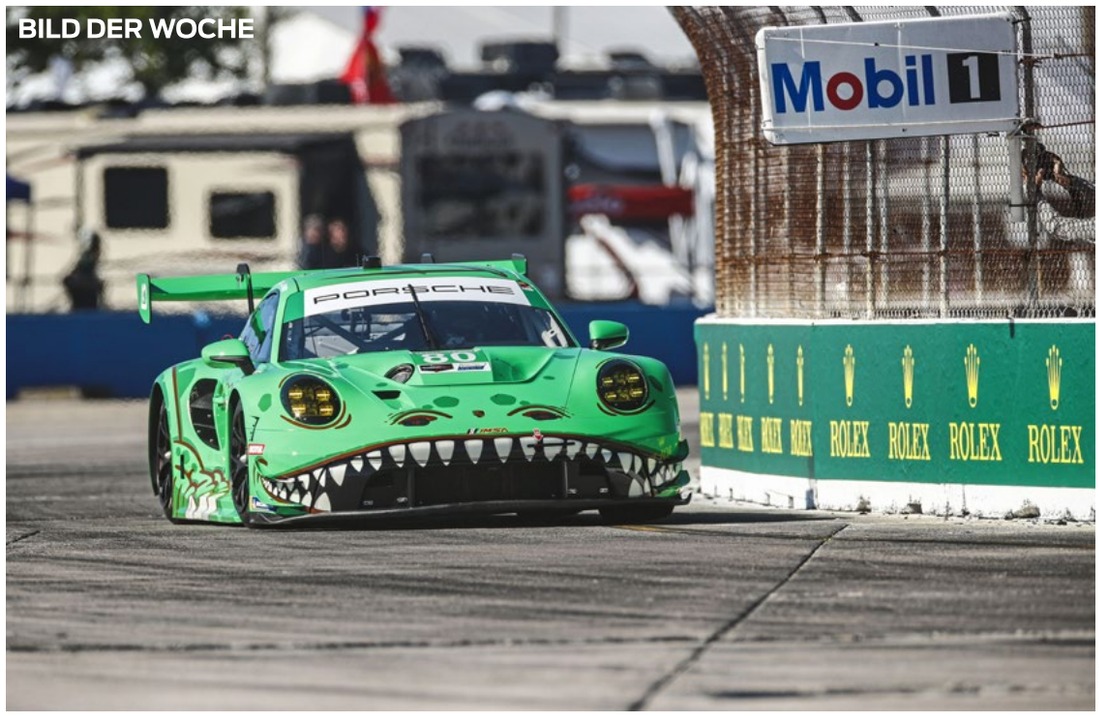
E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 € (Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe



PORSCHE

Halb Grinsekatze, halb T-Rex: Der Porsche des Teams AO Racing sorgte bei den 12h von Sebring für Aufsehen

F1-Seifenoper

zum Formel-1-Saisonstart MSa 14/2023

Mich wundert der Hype um Aston Martin. Zum Saisonauftakt 2022 war Ferrari noch das Team der Stunde. Sie wurden in den Olymp gehypt und hatten den Titel schon so gut wie gewonnen. Und dann? Spätestens ab Rennen drei war klar, so einfach wird das nicht. Warten wir doch erst einmal ab. Eine Schwalbe macht noch keinen Sommer.

Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach

Ich hätte gerne mehr Informationen zum Thema Sport und weniger zur Technik. Ich muss leider feststellen, dass die Berichte zur Formel 1 zunehmend uninteressant sind. Vieles scheint mir nur noch für Physiker und andere Techniker verständlich, und mit der Vielzahl an technischen Details mag ich mich einfach nicht auseinandersetzen.

Dr. Karl Novak
A-2802 Hochwolkersdorf

Vielen Dank für das interessante Interview mit Sauber-Technikchef Jan Monchaux, der die technischen und aerodynamischen Details und Implikationen der aktuellen Formel-Wagen sehr gut verständlich erläutert hat. Zukünftig gerne mehr davon!

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Ich wünsche mir packende Rennberichte, aber mit den aktuellen F1-Modellen ist das halt so eine Sache. Keine 12-Zylinder, mäßiger Sound, Aero-Schnickschnack und Regeln und Entscheidungen der Stewards, die niemand wirklich versteht. Ja, die Formel 1 boomt, aber wie lange noch? Das ist keine Rennserie mehr, die die Technik treibt, sondern eine Daily-Soap für die Masse.

Michel Bremer
D-24226 Heikendorf

Zugegeben, meistens schlafe ich kurz nach dem Start ein, aber zum Zieleinlauf bin ich wieder voll da. Dann kommt meine Lieblingsstelle der Übertragung: das „Abwiegen" der Piloten. Da steht dann der Jo Bauer oder einer seiner Stellvertreter mit Kuli und Spiralblock und notiert das Gewicht der Fahrer.

Hartwig Kamarad
A-4694 Ohlsdorf

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

18. April: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)
25. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
03. Mai: Freies Fahren am Bilster Berg (Pkw und Motorräder)
07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 24. März		
18.15	F1-Klassiker, GP Silverstone 1994 (Zus.)	Sky Sport F1*
22.00	Formel 1 Jeddah, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
Samstag, 25. März		
ab 10.00	F1-Klassiker, Suzuka & Melbourne 2000	Sky Sport F1*
11.40	MotoGP Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.40	Moto3-WM Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.45	Moto2-WM Portimão, Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.30**	MotoGP Portimão, Sprint **LIVE** (16.00)	Servus TV
15.50**	MotoGP Portimão, Sprint **LIVE** (16.00)	SRF 2
16.45	F1-Klassiker, GP Melbourne 1997	Sky Sport F1*
17.30**	Formel E São Paulo, Rennen **LIVE** (18.00)	ProSieben
17.50**	Formel E São Paulo, Rennen **LIVE** (18.00)	Eurosport 2*
Sonntag, 26. März		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
10.00	F1-Klassiker, GP Suzuka 2003	Sky Sport F1*
11.20	Motorrad-WM Portimão, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
12.00	Moto3-WM Portimão, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	F1-Klassiker, GP Spa 2000	Sky Sport F1*
13.15	Moto2-WM Portimão, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.50**	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE** (15.00)	SRF 2
15.00	MotoGP Portimão, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.00	Auto Mobil – Das VOX Automagazin	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
21.00	NASCAR Cup Series, Austin **LIVE**	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 24. März		
20.25	Formel E São Paulo, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 25. März		
ab 10.15	Kart-EM Valencia, der Samstag **LIVE**	motorsport.tv
11.25	Formel E São Paulo, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
13.30	Formel E São Paulo, Qualifying **LIVE**	ran.de
17.30	Formel E São Paulo, Rennen **LIVE**	ran.de
17.50	Rookies Cup Portimão, 1. Rennen **LIVE**	servustv.com
18.45	X-Trial-WM, Pamplona **LIVE**	motorsport.tv*
21.30	NASCAR Xfinity Series, Austin **LIVE** Motorvision-TV-App (Premium)*	
22.30	US-Supercross, Seattle **LIVE** www.supercrosslive.com*	
Sonntag, 26. März		
ab 09.40	Motocross-WM Riola S., alle Läufe **LIVE**	mxgp-tv.com*
09.40	Rookies Cup Portimão, 2. Rennen **LIVE**	servustv.com
ab 10.05	Kart-EM Valencia, der Sonntag **LIVE**	motorsport.tv

*kostenpflichtig **Startzeit des Rennens in Klammern

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
25.03.	Formel E, São Paulo	BR
25.03.	RCN & GLP Nürburgring, 1. Lauf	D
25./26.03.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Austin	USA
25./26.03.	Ferrari Challenge Europa, Vallelunga	I
Motorrad		
25.03.	X-Trial-WM, Pamplona	E
25.03.	US-Supercross, Seattle	USA
25.03.	FMX Night of the Jumps, München	D
25./26.03.	Enduro-DM, Dahlen	D
26.03.	Motorrad-WM, Portimão	P
26.03.	Motocross-WM, Riola Sardo	I

Vorschau

MERCEDES

Formel 1: Wie lange muss Hamilton noch auf Titel Nummer acht warten?

HANKOOK

Formel E: Die Elektro-Serie trägt in São Paulo das sechste Saisonrennen aus

RED BULL

MotoGP: Saisonauftakt in Portugal – erstmals mit Sprintrennen am Samstag

RED BULL

Motocross-WM: Die Offroad-Elite kämpft auf Sardinien um die Laufsiege

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ICH BIN MIT SICHERHEIT DABEI

MOTORRAD Safety League POWERED BY ADAC

Nimm an einem ADAC Motorrad-Training teil, werde Mitglied der **MOTORRAD Safety League** und feiere Deinen Triumph exklusiv auf der Nürburgring Nordschleife. Infos und Anmeldung unter **www.adac.de/safetyleague**

ADAC

BMW MOTORRAD | Held Biker Fashion | SAS-TEC body protection systems | MOTORRAD action team

ADAC Fahrsicherheitszentrum Hansa GmbH & Co. KG | fahrsicherheitszentrum nürburgring | ADAC Fahrsicherheitszentrum Augsburg | Fahrsicherheitszentrum Sachsenring

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.